CERNIN

ORDINUL MINISTRULUI APĂRĂRII NAŢIONALE

privind sărbătorirea

Zilei Forţelor Aeriene

La 20 iulie, o dată cu prăznuirea de către creştinii ortodocşi a Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul celor care străbat văzduhul, patronul spiritual al tuturor veghetorilor la hotarele cerului românesc, aniversăm Ziua Forţelor Aeriene.

Este una din înălţătoarele zile de sărbătoare, mândrie, cinstire şi credinţă, de iubire şi recunoştinţă, care nutreşte imboldul spre noi împliniri al tuturor celor care veghează şi apără spaţiul aerian naţional.

În prezent, militarii din Forţele Aeriene – aviatori, radiolocatorişti, artilerişti şi rachetişti antiaerieni – sunt angajaţi în procesul de restructurare şi modernizare conceptuală şi operaţională, temei necesar pentru creşterea puterii combative a marilor unităţi şi unităţilor, a capacităţii de reacţie şi acţiune a forţelor.

Forţele Aeriene continuă să se modernizeze în toate planurile, apropiindu-se astfel de standardele de organizare, planificare şi execuţie proprii Alianţei Nord-Atlantice. De fapt, participarea militarilor din această categorie de forţe ale armatei la exerciţiile şi aplicaţiile multinaţionale, precum şi executarea misiunilor aeriene în cadrul ISAF sunt argumente privind accederea României în Alianţa Nord-Atlantică.

Profesionalismul personalului militar şi civil din Forţele Aeriene, dăruirea în îndeplinirea tuturor misiunilor încredinţate, maturitatea în abordarea reformei au atras aprecierea unanimă şi respectul pentru această categorie de forţe ale armatei.

Domnilor generali, ofiţeri, maiştri militari, subofiţeri,
militari angajaţi pe bază de contract şi salariaţi civili,
Dragi ostaşi,

Cunosc faptul că dintotdeauna aţi fost motivaţi şi hotărâţi pentru ca, în posturile fiecăruia dintre dumneavoastră să vă îndepliniţi ireproşabil misiunile încredinţate. Îmi exprim, şi cu acest prilej, convingerea că vă veţi pregăti în continuare, exemplar, vă veţi perfecţiona deprinderile, stilul de conducere şi execuţie, de gestionare cu competenţă şi rigoare a tuturor situaţiilor pentru ca, împreună cu personalul din celelalte categorii de forţe ale armatei, să asiguraţi apărarea independenţei, suveranităţii şi integrităţii teritoriale ale României.

Având în vedere calităţile umane şi profesionale specifice luptătorilor din Forţele Aeriene, am deplina certitudine că, prin îndeplinirea tuturor misiunilor încredinţate, nici un efort nu va fi prea mare pentru apărarea spaţiului aerian al ţării.

Vă felicit cu prilejul Zilei Forţelor Aeriene şi vă adresez calde urări de sănătate, fericire, bucurii şi prosperitate dumneavoastră şi familiilor dumneavoastră!

Ministrul Apărării Naţionale
IOAN MIRCEA PAŞCU

OBIECTIVELE DE PARTENERIAT (P.G.) – baza procesului de reformă şi restructurare, de pregătire a integrării României în NATO paginile 4-5

MESAJE LA SĂRBĂTOARE pagina 7

COMANDANMENTUL OPERAŢIONAL AERIAN PRINCIPAL – operativitate şi suplețe în conducere pagina 2

Publicaţie editată de
Statul Major al Forţelor Aeriene

Nr. 10-11 (43) • IULIE – 2002

Comandamentul Operațional Aerian Principal – operativitate și suplețe în conducere

■ Scop final: asigurarea permanentă a securității aeriene a României ■ Tehnici noi, atribuțiuni de maximă esențializare, înalt profesionalism ■ Conducere centralizată, execuție descentralizată ■ Managementul spațiului aerian și conducerea operativă a forțelor din serviciul de luptă – Poliția Aeriană ■ Planificarea, conducerea și evaluarea instruirii trupelor ■ Pregătirea specifică, evaluarea și monitorizarea forțelor participante la acțiuni și exerciții comune NATO/PfP

Numită Comandamentul Operațional în urmă cu un an, structura militară pe care v-o prezentăm astăzi a continuat să îndeplinească, de fapt, funcțiile Punctului de Comandă Principal, dezvoltându-și permanent capabilitățile ASOC.

Este de remarcat actualul proces de organizare a sa ca un comandament tip corp de armată, ce va reprezenta structura specializată de conducere operaționalizată a Forțelor Aeriene.

"Concepția realizării are la bază, cum era și firesc – ne spunea **domnul general-maior Gheorghe Catrina, comandantul Comandamentului Operațional Aerian Principal – cerințele ce decurg din reorganizările esențiale ce au avut loc în planul pregătirii generale a armatei române pentru integrarea în NATO, obiectiv național de maximă însemnătate, din exigențele impuse de situațiile de criză, conflictele și războaiele în care Forțele Aeriene au reprezentat componenta dominantă. Totdată, se au în vedere misiunile complexe pe care le execută categoria noastră de forțe armate în asigurarea permanentă, la nivel optim, a securității aeriene a României și participarea la apărarea aeriană efectivă".**

Din misiunile pe care Comandamentul le are de executat în situații de pace, și ar fi de dorit ca numai acestea să fie puse în practică, mereu și mereu, vremurile Zeului Marte să apună definitiv, am selectat mai întâi, controlul spațiului aerian național și conducerea forțelor din serviciul de luptă – Poliție Aeriană și, în strânsă legătură cu acestea, realizarea și distribuirea imaginii aeriene unice. Sunt importante, de asemenea: managementul spațiului aerian național, împreună cu instituțiile delegate de Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței; fundamentarea priorităților și etapelor de operaționalizare a forțelor în funcție de misiunile naționale și obiectivele asumate în domeniul interoperabilității cu structurile NATO și partenere; planificarea, conducerea și evaluarea instruirii prin aplicații, antrenamente și exerciții cu forțele active; pregătirea specifică, evaluarea și monitorizarea forțelor participante la acțiuni și exerciții comune NATO/PfP.

La un nivel de mare importanță se situează și misiunile ce vizează cooperarea cu comandamentele operaționale ale celorlalte categorii de forțe ale armatei, cu anumite structuri din Ministerul de Interne, precum și cu cele ale statelor vecine, potrivit protocoalelor și dispozițiunilor comune în vigoare și o misiune ce își găsește tot mai mult loc în pregătirea aviatorilor și prezentă în toate planurile aplicațiilor multinaționale – de căutare-salvare, umanitare și de înlăturare/diminuare a urmărilor unor catastrofe sau calamități naturale. Conducerea acțiunilor aeriene de un asemenea tip intră tot în sarcina Comandamentului Operațional Aerian Principal.

Privitor la misiunile în situații de criză și la război, prioritare sunt: planificarea și conducerea acțiunilor militare în mediul aerian, luând în subordine Forțele Aeriene Active, aplicarea planurilor și măsurilor specifice în asemenea condiții, controlul spațiului aerian de interes, asigurarea condițiilor de siguranță aeriană necesare mobilizării armatei, participarea la acțiunile de căutare-salvare de luptă.

Având în vedere situația actuală a sistemului de conducere a Forțelor Aeriene și perspectivele imediate ale integrării în structurile euro-atlantice, se impune realizarea unui nou sistem de comandă-control, modern, funcțional, flexibil și interoperabil cu sistemele similare existente în statele membre NATO și partenere.

Principalele cerințe pe care trebuie să le îndeplinească noul sistem de comandă-control al Forțelor Aeriene subordonează obiective cum ar fi: capacitatea de reacție în timp real împotriva atacurilor aeriene, structuri identice la pace și război, automatizarea, o flexibilitate maximă în definirea, structurarea și dimensionarea în deplină concordanță cu intensitatea conflictului, misiunile încredințate, compunerea forțelor și dispozitivelor adoptate.

Sunt, de asemenea, demne de subliniat necesități de prim ordin ce vizează asigurarea unei coordonări optime a acțiunilor Forțelor Aeriene cu ale celorlalte categorii de forțe ale armatei, interoperabilitatea cu alte sisteme din aceeași zonă sau din alte zone cu sistemele civile de management al traficului aerian, asigurarea unui grad ridicat de fiabilitate față de efectele oricărei acțiuni a inamicului și în orice condiții de timp și stare a vremii.

Principiile pe baza cărora se realizează sistemul de comandă-control urmăresc, în esență, centralizarea comenzii și controlului la nivel operativ, continuitatea pe toată durata operației, claritatea și dimensiunea lanțului de comandă, descentralizarea execuției.

Lanțul de comandă-control asigură continuitatea conducerii prin preluarea funcțiilor structurilor de bază de către structurile de rezervă și execuția descentralizată, prin constituirea unor structuri cu responsabilități zonale.

Comanda și controlul Forțelor Aeriene se vor realiza prin intermediul comandamentelor operaționale și centrelor de conducere de la toate eșaloanele din cadrul Forțelor Aeriene, în funcțiune încă din timp de pace, organizate și integrate într-un sistem național de comandă-control, comunicații, calculatoare și informații.

Toate aceste acțiuni ce definesc sfera de activitate a Comandamentului vor fi însoțite de reglementări, proceduri și standarde noi, aflate în proces de elaborare.

Vor fi modificate regulamentele de luptă și Regulamentul de zbor și vor fi elaborate proceduri și norme pentru dirijarea aeronavelor la interceptare, combaterea țintelor aeriene cu artileria și rachetele antiaeriene, dirijarea aviației la obiectivele terestre sau navale de către controlorii aerieni în poziții înaintate, controlul spațiului aerian militar. Sunt, de asemenea, în atenție, amendarea reglementărilor aeronautice militare care să cuprindă prevederile documentelor similare NATO, va fi reorganizat spațiul aerian potrivit conceptului de utilizare flexibilă a acestuia.

Și, un fapt demn de semnalat, va fi elaborată baza legală pentru crearea unor organe unice de trafic aerian și meteo la aerodromurile utilizate în comun.

Activitățile pentru creșterea operativității și interoperabilității Comandamentului se desfășoară, deci, pe multiple planuri, monitorizarea situației aeriene se derulează permanent, cu rigurozitate, acesta fiind în măsură să intervină oricând suveranitatea aeriană a României este amenințată sau când se impun decizii imediate pentru ca spațiul aerian românesc să rămână deschis, prietenos și sigur.

Analizând cu atenție datele depre situația aeriană

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Tehnica auto – între realitate și perspective

Întreaga logistică din Forțele Aeriene este indisolubil legată de activitatea unor oameni cu totul și cu totul deosebiți: cadrele, militarii angajați, în termen și salariații civili din transporturile rutiere. Greu de spus cum ar decurge lucrurile în unități, mari unități și instituții fără aportul lor substanțial și permanent, ce însumează, între altele, pasiune, pricepere, dăruire necondiționată, răbdare, eforturi susținute, îndelungate.

Împreună cu domnul **locotenent-colonel Ioan Bărbulescu, șeful Biroului exploatare-reparații tehnică auto-tractoare din Statul Major al Forțelor Aeriene,** punctăm câteva din aspectele muncii lor. Pe aerodromuri, acolo unde uneori se zboară zi și noapte, în poligoane, în unitățile de rachete antiaeriene în care menținerea autospecialelor din completele de rachete și radiolocație în stare tehnică operativă impune conducători auto cu o pregătire foarte bună pentru a se putea încadra în baremele, foarte strânse, de pornire și folosire a mașinilor de tractat și încărcat rachete (MT1), o deplasare în siguranță, la timp și fără șocuri a încărcăturii.

Ni se relevă amploarea participării și dimensiunea în bazele aeriene, cu deosebire a celor cu tehnică de luptă supersonică, implicând scoaterea în cursă a zeci de autovehicule, de toate categoriile, într-un start, uneori chiar 30–40 de mașini. Fără autospecialele de deservire, nici un avion nu poate decola pentru îndeplinirea misiunilor.

– Care sunt, domnule locotenent-colonel, problemele mai deosebite cu care se confruntă compartimentul pe care îl conduceți?

– În primul rând, unele aspecte legate de legislația în vigoare, pe care aș vedea-o mai permisivă, adaptată specificului militar, care este cu totul altul față de viața civilă.

Prin natura misiunilor executate se produc defecțiuni imprevizibile, adesea neprevăzute în contractele de achiziții. De ce să se blocheze, la financiar, sume destinate numai anumitor repere, de care nu avem uneori trebuință, în loc ca banul să ruleze funcție de necesități, de loc avem nevoie imediat, uneori piese de urgență maximă? Datorită restricțiilor impuse de lege nu putem opera, așa cum ar trebui, cu sumele destinate. De ce să fim obligați să facem adevărate inginerii financiare pentru a putea duce la bun sfârșit activitățile curente?

O altă problemă ar fi cea a autovehiculelor speciale, cu destinație unică, numai pentru aviație, rachete, radiolocație, multe cu un grad de uzură avansat. Grija față de ele, care rămân, totuși, bunuri de strică necesitate și care trebuie să fie în stare de operativitate, rămâne un atribut esențial nu numai al celor ce la deservesc, cât și al celor cu funcții de răspundere, înzestrarea cu tehică compatibilă cu cea a țărilor NATO fiind încă o chestiune de perspectivă mai mult sau mai puțin îndepărtată. În aceeași situație se află și autobuzele de transport personal, microbuzele, de care dispunem în proporție de numai 50 la sută. Atâta timp cât însăși încadrarea cu funcții de sine stătătoare, nu prin cumul, a ofițerilor de specialitate auto, care să se ocupe de organizarea și conducerea asigurării tehnice, rămâne o problemă discutabilă, canalele prin care își fac loc neîmplinirile rămân în continuare deschise.

Se simte, de asemenea, nevoia pregătirii în cadru pur militar, a conducătorilor auto ce deservesc tehnica specială din dotare, o instruire de specialitate făcută cu seriozitate, temeinic, nu simulată pe hârtii.

– Pe drumurile publice se produc, zilnic, accidente. Unele au avut loc chiar cu mașinile noastre, în afara unităților sau, mai rău, în cazărmi. Ce se întreprinde pentru a se avita asemenea neplăceri?

– Sigur că o dată urcat la volan răspunderea principală revine conducătorului auto și într-o anumită măsură și celui de lângă el, învestit, de asemenea, cu o mare răspundere. Calitatea instruirii lor este esențială. Experiența, care la unii nu-i tocmai suficientă, nu este însă totul. Pregătirea de dinaintea plecării în cursă atât a autovehiculelor, cât și a celor de la volan, își are, dintotdeauna, rolul ei foarte important, dar care, din păcate, este neglijată sau făcută superficial. Din lipsă de timp, din neglijență, din comoditate, din... indisciplină, ce mai!

Plecarea unor cadre cu experiență și preluarea funcțiilor de tineri ce nu dispun încă de o practică corespunzătoare în tot ce înseamnă domeniul auto reprezintă și ea o verigă slabă în lanțul distribuției competențelor. Este adevărat că la volan este un singur om, cum este pilotul la manșă, dacă-mi este permis să fac o atare asociere, dar finalitatea misiunii lui încorporează munca și, iarăși spun, răspunderea unui întreg colectiv.

O problemă ar mai fi și efectuarea reparațiilor curente, care sunt tot mai greu de realizat, din motivele cunoscute.

– Ce propuneri aveți pentru o mai bună desfășurare a activității?

– Revizuirea statelor de organizare, în ideea asigurării minimului necesar de cadre de specialitate auto-tractoare în miezul acțiunilor, nu în sectoare de planificare sau cine știe ce loc. Și, nu în ultimul rând, alocarea a minimum (vedeți, merg pe pretenții minime și răspunderi maxime!) 10 la sută din fondurile necesare creșterii operativității tehnice de auto. **(P.B.)**

La Baza 86 Aeriană Feteşti

Ritmurile dense ale integrării

O ultimă verificare necesară, înainte de decolare

Chemarea cailor de foc ai Bărăganului

Baza poartă numele unui erou al aviaţiei militare de vânătoare române – locotenent Gheorghe Mociornița, căzut vitejește la datorie pentru eliberarea Cehoslovaciei, cu numai două săptămâni înainte de terminarea celui de-al doilea război mondial. Este continuatoarea tradiţiilor de luptă ale Regimentului 206 Aviaţie Vânătoare Tactică, înfiinţat la 10 martie 1952, pe aerodromul Deveselu. Primul comandant înscris pe placa de onoare a fost locotenentul-major Daniel Mălăescu, întâiul "simplist" pe avionul cu reacţie MiG-15, azi un modest pensionar, care trudeşte împreună cu alţi inimoşi foşti aviatori din Asociaţia Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii la Dicţionarul enciclopedic al acestui domeniu.

Din 1958, baza funcţionează la Feteşti. De fapt la Borcea, Cocargeaua sau Bărăgan, cum a fost cunoscută în timp. De 35 de ani, aici se zboară avioanele supersonice MiG-21, iar acum varianta modernizată, MiG-21 LanceR.

Cei ce în vremuri au poposit mai mult sau mai puţin pe acest aerodrom l-au definit printr-o butadă extraordinară: **este locul unde plângi de două ori – o dată când primeşti repartiţia, şi a doua oară când pleci.** Curios, dar a doua oară, cel care a trăit aici un timp nu plânge de bucurie că pleacă. În roua de lacrimi, el încearcă să topească regretul de a nu mai aparţine acestor meleaguri în care şi-a durat împlinirile. În pofida unor renunţări, a greutăţilor de tot felul, departe de bucuriile ce ţi le oferă marile oraşe, izolaţi în arşiţa toropitoare a Bărăganului, prin colburi de praf şi de tină. Mulţi au ţinut să-şi încheie cariera tot în unitate, adică unde au început-o. Unii au ajuns chiar în fruntea ei sau printre cadrele de comandă. Câţiva s-au reîntors după terminarea studiilor academice, ori după scurte popasuri în mari unităţi sau comandamente. La Feteşti, unde s-a format ca reputat pilot de vânătoare şi şi-a realizat cele mai multe din formidabilele sale romane, a revenit, ca să-şi ia aripi de înger, Saint Exupery-ul aviaţiei române, în veci regretatul Doru Davidovici.

La absolvirea Academiei, s-a recununat cu azurul Borcei şi cel care îl urmează cu un crez dumnezeiesc în arta zborului şi a slovei tipărite, devotatul său învăţăcel şi prieten, căpitan-comandorul Dumitru Berbunschi.

Doi ani de zbor în Franţa, la Şcoala piloţilor de vânătoare, nu l-au împiedicat pe locotenentul Robert Zomoniţă să ia trenul spre gara Bărăgan. Asta după ce survolase şi poposise adesea în locuri mirifice, cum ar fi Coasta de Azur, Corsica lui Napoleon, ţinuturile Spaniei, Italiei, Belgiei.

Oriunde s-au aflat cu aplicaţiile multinaţionale şi zborurile demonstrative pe marile aerodromuri ale Europei, ofiţerii Victor Strâmbeanu, Emil Dulman, Laurenţiu Chiriţă (proaspăt licenţiat inginer T.C.M.) şi toţi ceilalţi care le-au fost alături la manşă, nicăieri nu au simţit atât de fierbinte, ca în câmpia Bărăganului, patima dorului de înalturi.

Din 1980, de când a terminat Şcoala militară, locotenent-colonelul Cristian Presadă, comandantul batalionului de radiolocaţie, este tot aici. Iar locotenent-colonelul Constantin Bucur a venit din Bucureşti să preia comanda divizionului de artilerie antiaeriană. Baza aeriană integrată de la Feteşti atrage ca un miracol oameni a căror inimă bate puternic pentru rosturile Forţelor Aeriene, în care şi ei îşi regăsesc, înainte de toate, propria existenţă. În ecourile ritmurilor inimilor lor răsună acordurile unui cântec de dragoste.

Tot mai aproape de standardele occidentale

Citim din documentarul de prezentare a Bazei 86 Aeriană: **"...în cursul anului 2000 a fost inclusă în amplul proces de restructurare şi modernizare a Forţelor Aeriene ale României, în conformitate cu principiile de organizare a bazelor similare din ţările NATO şi partenere. În noua sa organizare, de după 15 decembrie 2000, baza integrează toate structurile care acţionau până atunci independent pe aerodrom – de aviaţie de vânătoare, de artilerie antiaeriană, de radiolocaţie –, asigurând o concentrare şi o utilizare mai eficiente ale forţelor şi mijloacelor".** La acestea trebuie adăugată şi componenta logistică. În viziune acţională, ideea materializează atributele esenţiale ale celor trei arme, toate având drept câmp de luptă cerul, primele două fiind arme de lovire.

Obiectivul principal al bazei îl constituie operaţionalizarea structurii în ansamblul ei pentru executarea misiunilor încredinţate în baremele ordonate şi pentru a participa cu succes la misiunile PfP conduse de NATO. Realizarea interoperabilităţii este unul din scopurile căruia i se subordonează activitatea de zi şi de noapte pe acest aerodrom.

Iar piloţii de la Feteşti, cu concursul tehnicienilor, al celorlalţi specialişti din bază, au dovedit de mai multă vreme că sunt capabili să acţioneze aripă lângă aripă cu cele mai titrate aviaţii ale NATO. La foarte cunoscutele aplicaţii "Strong Resolve", "Cooperative Key", la exerciţiile comune cu Forţele Aeriene Franceze sub numele de cod "Volfac", ca să dăm numai câteva exemple. Ofiţerii de stat major nu s-au dovedit cu nimic mai prejos decât cei din ţările partenere. Fie că s-au aflat pe teritoriul României sau în alte ţări, ei au acţionat cu dezinvoltură, fără trac. Şi-au învins temerile iscate de lipsa experienţei, a lucrului în echipe cu compunere mixtă din mai multe ţări. Sunt etapele necesare spre exigenţele alianţei. Tehnicienii, de pildă, au dovedit că sunt la fel de experţi şi în deservirea altor tipuri de avioane.

Cea mai recentă demonstraţie de interoperabilitate, personalul navigant al Bazei 86 Aeriene Feteşti a făcut-o cu prilejul exerciţiului "Cooperative Partner", încheiat nu de mult pe litoralul românesc al Mării Negre. Şeful grupării, l**ocotenent-comandorul Gheorghe Stancu**, are numai cuvinte de laudă la adresa celor care au acţionat din aer: **locotenent-comandorii Iulian Paţilea, Eugen Matache, căpitanii Laurenţiu Chiriţă, Adrian Popescu.** Dirijaţi de pe navă, "au lovit" cu precizie ţintele ordonate: vase de luptă aflate atunci în mare. De la conducerea exerciţiului s-au recepţionat aprecierile cele mai bune.

La Feteşti, de la o vreme, se execută câte patru starturi pe săptămână. În cea mai mare parte zboruri mixte: de zi şi de noapte. Zboară şi cei mai experimentaţi, şi cei mai tineri. De la reluarea zborurilor, după cumplitul accident care a avut loc în prima parte a anului, s-a reuşit o bună distribuire a exerciţiilor pentru personalul navigant. Căpitan-comandorul Berbunschi, instructor-şef coordonare zbor, ne vorbeşte despre stadiul în care se află cei 12 piloţi încadraţi în escadrila operaţională. Un parcurs bun, de fapt, pentru toţi cei 16 piloţi care zboară aproape start de start, pe MiG-21 LanceR. În afara lor, încă şase se află în pregătire, trei dintre ei terminând trecerea pe varianta modernizată, ceilalţi trei urmându-i îndeaproape. Piloţii tineri fac câte două starturi consecutive. S-au reluat antrenamentele de noapte cu cinci piloţi clasa 1.

Existenţa a două grupări, cu două niveluri de pregătire, impune organizarea, în viitorul apropiat, a starturilor pe categorii: ziua – piloţii tineri, noaptea – gruparea piloţilor operaţionali. Sunt avute în vedere obiectivele ce trebuie atinse în viitorul apropiat. Bombardamentul real, cu bombe clasice, în ultima parte a acestei luni, apoi cel cu laser – pentru prima dată în ţară –, în care scop erau prevăzute antrenamente cu controlori aerieni înaintaţi şi la acel zbor mixt, din ziua când le-am fost oaspeţi.

În acelaşi timp, se pregătesc pentru exerciţiul "Cooperative Key – 2002", care va avea loc la începutul toamnei, în Franţa, şi unde se vor efectua asemenea bombardamente cu laser, în cadrul sprijinului aerian apropiat, alături de misiunile de interceptare a avioanelor inamice, de însoţire a unor formaţii de vânătoare-bombardament ş.a., toate în condiţiile unei "riposte" antiaeriene foarte puternice.

Ritmul pregătirii şi al răspunderii faţă de calitatea participării la un exerciţiu de o asemenea amploare şi programat cu puţin timp înaintea summit-ului de la Praga se accelerează pe zi ce trece. Îl întrerăzim în dialogul cu comandantul escadrilei interoperabile, căpitan-comandorul Victor Strâmbeanu, un pilot şi un analist de excepţie, îl simţim în tot ce se întreprinde la Baza 86 Aeriană. Fiindcă ei ştiu că reprezintă ţara, armata într-unul din cele mai importante momente.

Vremea competenţei...

... a sosit pentru toţi de mai mult timp. Printre primii care au trebuit să-i facă faţă sunt şi ofiţerii din compartimentul operaţii şi instrucţie din statul major al cărui şef este comandorul Dumitru Muşatescu. Tot ce se întreprinde în bază – ne spune locotenent-comandorul Dan Marin – este axat pe obiectivele care trebuie implementate în vederea accederii în NATO. Ca structură, ca dotare, nivel de pregătire, de prezentare, Baza 86 Aeriană – ne asigură interlocutorul şi ajutoarele sale de nădejde, maiorii Ion Neacşu şi Viorel Naca – este cea mai apropiată de cerinţele conducerii Alianţei. Aviatorii sunt pregătiţi să îndeplinească misiunile încredinţate în aceleaşi condiţii ca şi camarazii lor din ţările membre; cele două evaluări efectuate anul trecut din partea NATO s-au soldat cu aprecieri favorabile, încurajatoare. Marea majoritate a cadrelor cu atribuţii de parteneriat a absolvit, cu rezultate deosebite, cursurile necesare în ţară sau în străinătate, capabilitatea cadrelor de stat major în conceperea unor planuri de dislocare a fost verificată în cele mai mici detalii. Este prima unitate care a făcut planul de dislocare, iniţial pentru 18 avioane, apoi pentru 12 şi, în cele din urmă, pentru 4 avioane, cu toată susţinerea logistică, planuri ce pot fi puse oricând în aplicare. Cele patru exerciţii de alarmare primite în ultimul timp au atestat o acţiune promptă, sigură, dinamică din partea tuturor forţelor bazei.

Ofiţerii din statul major, fie că sunt la origine aviatori, fie artilerişti antiaerieni sau radiolocatorişti, au de acum cunoştinţele şi deprinderile necesare pentru a rezolva problemele integrate ale celor trei arme, precum şi pe cele de logistică. O bună perioadă din cariera lor, Naca şi Neacşu au activat în cadrul batalionului de radiolocaţie, iar şeful lor, Marin, ofiţer de aviaţie, este capabil să facă faţă oricăror provocări, fie că provin din radiolocaţie, fie de la artileria antiaeriană. La rându-le, ceilalţi stăpânesc bine aspectele muncii pe care o presupune activitatea specifică de aviaţie. În acest compartiment se realizează, mai întâi, coeziunea specialiştilor şi structurilor militare. Aici a avut loc, permanent, un transfer de experienţă.

Importanţa competenţei, salturile marcante în pregătire ce au avut loc din momentul creării bazei integrate, ne sunt relevate şi de locotenent-colonelul Cristian Presadă, comandantul batalionului de radiolocaţie. Chiar dacă – spune domnia sa – integrarea în bază a unităţii sale este o reglementare juridică a legăturilor care existau deja. Atribuţiile principale au rămas aceleaşi. Ca şi mai înainte, comandantul participă la anumite etape ale pregătirii pentru zbor. "Îndeplinirea misiunii de către piloţi, securitatea zborului sunt punctul central al întregii noastre activităţi. Dacă toate avioanele decolează, îşi îndeplinesc misiunea în cele mai bune condiţii şi aterizează cu bine pe pistă, înseamnă că şi noi ne-am făcut bine datoria. Concluziile le tragem plecând tot de la acest final".

Prin micşorarea numărului de ofiţeri şi maiştri militari a trebuit să-i specializeze pe cei rămaşi şi pe alte staţii. Tot la nivelul de foarte bine. Prin studiu individual pe plan local, prin cursuri la Şcoala de aplicaţie.

Clarificări esenţiale s-au făcut şi în domeniul artileriei antiaeriene. Dacă până la integrare divizionul primea misiuni de la regimentul sau brigada cărora le era subordonat, acum, cel ce dispune asupra apărării obiectivelor – pista, linia de avioane, adăposturile, Punctul de comandă, Punctul de dirijare etc. – este comandantul bazei. Cu o lună în urmă, divizionul a înregistrat un succes de seamă: foarte bine la aplicaţia tactică cu trupe şi trageri de luptă, acţiune în care au fost pe deplin implicate şi alte forţe din baza aeriană.

Pe aerodrom, acum nimeni nu mai este singur. Şi cu atât mai mult trebuie să fie foarte bun. "În cazul artileriştilor antiaerieni, ne spune locotenent-colonelul Constantin Bucur, comandantul divizionului, ca elemente luptătoare, locul le este în dispozitivul de luptă al bazei, cu tot ce implică acest lucru". Şi se înţelege că referirea se îndreaptă şi spre o cât mai urgentă modernizare a tehnicii de lovire. Necesitate relevată de ultimele conflicte armate din lume.

Dar la modernizare şi perfecţionare gândeşte întregul efectiv al Bazei 86 Aeriană.

Comandor (r) PETRE BÂNĂ

Sub imperativul aceluiaşi ţel: securitatea zborului

Propunere pentru o ilustrată aeronautică: despre LanceR şi oamenii săi, totdeauna, cu dragoste

Au mai rămas patru luni până la summit-ul NATO de la Praga

OBIECTIVELE DE PARTENERIAT (P.G.) –

Unul din obiectivele fundamentale ale efortului de integrare a României în structurile euro-atlantice îl constituie realizarea interoperabilităţii cu structurile militare ale NATO. Pentru materializarea lui, Forţele Aeriene continuă procesul de reformă şi restructurare, urmărind, cu precădere, creşterea mobilităţii şi flexibilităţii forţelor, asigurarea susţinerii logistice prin dezvoltarea unor politici şi a unor planuri de autosusţinere a capacităţilor de dislocare, îmbunătăţirea managementului spaţiului aerian, realizarea unui nou sistem de comandă-control, integrabil în sistemul similar al NATO, dezvoltarea managementului personalului.

Principala formă de apropiere a României de NATO şi de îmbunătăţire a interoperabilităţii cu structurile specifice Alianţei o constituie **OBIECTIVELE DE PARTENERIAT (P.G. – PARTNERSHIP GOALS)** – baza procesului de reformă şi restructurare a Armatei, a elaborării Planului Naţional de Aderare şi a altor documente care direcţionează procesul de integrare a României în Alianţa Nord-Atlantică. În acelaşi timp, obiectivele de parteneriat determină şi dimensionează programele de înzestrare, modernizare şi de achiziţii de tehnică militară, corespunzător standardelor NATO. Principalul scop al obiectivelor de parteneriat îl constituie intensificarea interoperabilităţii unităţilor şi a facilităţilor nominalizate pentru operaţiuni PfP conduse de NATO şi pentru apărare colectivă, precum şi dezvoltarea capabilităţilor necesare pentru calitatea de viitor membru al NATO.

Din cele 84 de P.G.-uri asumate de România în cadrul Procesului de Planificare şi Analiză a Parteneriatului (PARP), 22 de obiective intră în responsabilitatea Forţelor Aeriene. Din acestea, 17 sunt relaţionate cu Planul de Acţiune pentru Aderare (MAP), urmând a fi aplicate întregii structuri de forţe, iar celelalte 5 sunt corelate cu Iniţiativa Capacităţilor de Apărare (DCI), având un rol deosebit în îndeplinirea cerinţelor militare de interoperabilitate. La nivelul Statului Major al Forţelor Aeriene, a fost elaborat **"Planul de implementare a obiectivelor de parteneriat pentru perioada 2001–2006",** document care stabileşte cadrul necesar pentru coordonarea eforturilor tuturor structurilor implicate în materializarea celor 22 de obiective de parteneriat.

În plan general, s-a intensificat pregătirea personalului, cu precădere a celui din subunităţile nominalizate să participe la operaţiuni NATO/PfP, în aşa fel încât acesta să fie capabil să execute întreaga gamă de misiuni prevăzută în cerinţele militare de interoperabilitate la standardele solicitate de Alianţă. Chiar şi în condiţiile actualelor resurse financiare, a crescut numărul orelor de zbor ale piloţilor şi echipajelor, existând condiţii pentru a atinge, în 2004–2005, limita minimă stabilită de NATO: 160 de ore pe an. Ca urgenţe imediate figurează continuarea programelor de modernizare MiG-21 LanceR şi IAR-330 SOCAT, achiziţionarea şi introducerea în sistem a radarelor de supraveghere la mică înălţime (GAP-FILLER), realizarea posibilităţilor de integrare a planurilor de zbor militare şi civile, implementarea modulelor de poliţie aeriană şi de control al armelor.

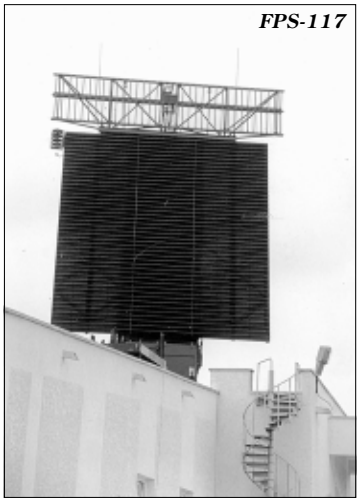
Nu a fost şi nu este omisă nici importanţa pe care Alianţa Nord-Atlantică o acordă informaţiilor în întreg spectrul de operaţiuni militare pe timp de criză sau război. Sub acest aspect, continuă implementarea obiectivului de parteneriat "Avioane de Cercetare Tactică fără Pilot", iar sistemul SHADOW, deja existent, a fost dezvoltat prin achiziţionarea a încă trei aeronave de acest gen. Forţele Aeriene Militare ale României au operaţionalizat integral, în 2001, o bază aeriană, urmând ca în acest an să operaţionalizeze încă una. În ceea ce priveşte activitatea Forţelor Aeriene în cadrul Programului Individual de Parteneriat România – NATO (IPP) şi a Programului de Lucru al Parteneriatului (PWP), s-a acordat şi se acordă importanţă domeniilor de cooperare definitorii pentru categoria noastră de forţe armate: operarea aeriană; managementul spaţiului aerian, incluzând partea de comunicaţii şi informatică; sprijinul meteorologic pentru forţele NATO şi ale partenerilor; exerciţiile militare multinaţionale; pregătirea în domeniul limbilor străine (engleza – în primul rând).

În mod concret, din cele 22 de obiective de parteneriat (P.G) asumate de Forţele Aeriene, până acum, au fost finalizate 5 (în anul 2001), iar în acest an urmează să fie finalizate încă 5 (două sunt deja implementate). Iată cele 7 obiective îndeplinite până în prezent. Primul este intitulat **"Cerinţe pentru deplasările strategice cu mijloace de transport aerian".** Practic, sunt pregătite două aeronave C-130 Hercules, precum şi alte aeronave şi echipaje puse la dispoziţie prin "Acordul privind colaborarea între Statul Major al Forţelor Aeriene şi S.C. Compania Naţională de Transporturi Aeriene – TAROM S.A. şi între Statul Major al Forţelor Aeriene şi Compania Română de Aviaţie ROMAVIA – R.A. în vederea realizării interoperabilităţii cu structurile NATO şi UEO", care corespund întru totul cerinţelor P.G.

MiG-21 LANCER

Echipajele nominalizate sunt în curs de pregătire pentru aterizări pe piste neamenajate şi participă, sistematic, la exerciţii multinaţionale NATO/PfP.

Al doilea P.G. finalizat se referă la **"Capabilităţile ţării gazdă privind afluirea/defluirea mărfurilor şi pasagerilor în cadrul transporturilor aeriene".** Potrivit acestui obiectiv, au fost desemnate, pentru sprijinul operaţiilor PfP conduse de NATO, două aerodromuri militare din România, care îndeplinesc cerinţele handling stabilite prin P.G. De asemenea, au fost identificate patru aerodromuri de îmbarcare/debarcare (APOE/APOD), trei aerodromuri de unde îşi pot desfăşura operaţiile toate tipurile de aeronave ale NATO şi două aerodromuri civile de pe care pot opera limitat aeronave NATO de tipul C-5, C-17 şi C-141. Aerodromurile de îmbarcare/debarcare au fost evaluate de echipe de experţi ale OSCE, NATO, SUA şi EUCOM şi au fost declarate operaţionale, inclusiv de Autoritatea Internaţională de Aviaţie Civilă (ICAO).


FPS-117

Cel de-al treilea obiectiv de parteneriat implementat priveşte **"Capabilităţile de evacuare aeromedicală (AE)".** În acest scop, au fost selectate pentru a îndeplini misiuni de evacuare aeromedicală un avion C-130 Hercules şi trei elicoptere de tipul IAR-330 PUMA. De asemenea, Direcţia Asistenţă Medicală a pregătit 15 cadre medicale pentru misiuni de evacuare şi este în curs de evaluare concepţia privind Sistemul Naţional de Căutare-Salvare şi Evacuare Medicală. Echipajele destinate acestor misiuni, însoţite de cadre medicale specializate, au participat deja la exerciţii tipice, precum "Blue Danube" şi "Cooperative Partner 2002", fiind unanim apreciate pentru profesionalismul lor.

Un alt P.G. deja îndeplinit are ca obiect **"Infrastructura şi operaţiile aeroportuoare pe aerodromurile ţării gazdă".** Referitor la acest obiectiv, au fost desemnate două aerodromuri militare pentru sprijinul operaţiilor PfP conduse de NATO, de pe care s-au desfăşurat, cu rezultate foarte bune, exerciţiile multinaţionale conduse de NATO.

Cel de-al cincilea obiectiv de parteneriat finalizat în 2001 se numeşte **"Mijloace de radionavigaţie aeriană".** A fost implementată complet, potrivit standardelor NATO, o bază aeriană, iar cea de-a doua va fi implementată până la sfârşitul acestui an. Au fost instalate următoarele echipamente impuse prin P.G.: sistem de dirijare la aterizare şi identificare amic-inamic; sistem de aterizare instrumentală (ILS); radiofar în unde ultrascurte (VOR); dispozitiv de măsurare a distanţei (DME); instalaţii de balizaj fix; staţii şi autostaţii în banda VHF/UHF. De asemenea, avioanele şi elicopterele destinate să execute misiuni NATO/PfP sunt echipate, conform cerinţelor P.G., cu sisteme de aterizare instrumentală şi VOR/DME (pentru MiG-21 LanceR şi IAR-330 SOCAT), precum şi cu sisteme de navigaţie inerţială (INS – pentru MiG-21 LanceR şi C-130 Hercules).

În anul în curs au fost implementate, după cum am mai spus, două obiective de partaneriat. Primul se referă la **"Aeronavele de sprijin pentru operaţii PfP conduse de NATO".** În cadrul acestui obiectiv, sunt puse la dispoziţie pentru operaţiuni NATO/PfP două aeronave C-130, care corespund cerinţelor P.G., mai puţin în ceea ce priveşte capacitatea de a acţiona în mediu ostil. Aeronavele sunt disponibile în 30 de zile de la notificare şi au stocuri asigurate pentru 7 zile. Pentru operaţii mai lungi de 6 luni, contribuţia Forţelor Aeriene ale României constă într-o aeronavă C-130. La această oră, 9 din 14 piloţi de pe C-130 sunt piloţi operaţionali. S-au executat deja 895 de ore de zbor, cu o medie de 99 ore/pilot/an, fără a se lua în calcul misiunile executate în Afganistan (ISAF), la care Forţele Aeriene ale României participă cu două aeronave de transport de tipul C-130 (una direct în teatrul de operaţiuni, cealaltă – în rezervă) şi patru echipaje perfect instruite. Acestea au executat, până în prezent, 30 de misiuni de transport logistic (peste 160 de tone de materiale), însumând 165 ore de zbor, şi sunt în curs de pregătire pentru aterizări pe piste neamenajate. Au fost identificate echipamentele necesare pentru delestare/desantare (air dropping) şi evacuare medicală (MEDEVAC), s-au întocmit şi aprobat specificaţiile tehnice şi a fost demarată procedura de achiziţii din import.

În sfârşit, cel de-al doilea P.G. finalizat în acest an are ca obiect **"Modernizarea/înlocuirea avioanelor de vânătoare".** Concret, s-au modernizat şi sunt în exploatare avioanele de vânătoare MiG-21 LanceR, realizate în două variante: aer-sol şi aer-aer. Acestea sunt echipate în conformitate cu standardele NATO şi permit executarea tuturor categoriilor de misiuni în condiţiile câmpului de luptă modern. În final, Forţele Aeriene ale României vor avea în dotare 110 avioane de vânătoare MiG-21 LanceR. Aparatele sunt standardizate la nivel de compatibilitate cu alte avioane NATO. Pentru misiuni de interceptare aeriană, MiG-21 LanceR posedă capabilitatea de a acţiona dincolo de raza vizuală (BVR) şi în orice condiţii meteorologice, ziua şi noaptea. Echipajele româneşti puse la dispoziţia NATO pentru operaţiuni PfP totalizează 120 ore/pilot/an, toţi cei care le încadrează având un nivel ridicat de cunoaştere a limbii engleze.

În perioada de timp care a mai rămas din acest an, vor mai fi implementate următoarele trei obiective de parteneriat: **"Unităţi rapide dislocate din cadrul Forţelor Aeriene destinate pentru operaţii PfP conduse de NATO", "Comunicaţii şi CIS naţionale dislocate pentru unităţi de aviaţie dislocate"** (unde CIS înseamnă Sistem de Informaţii şi Comunicaţii) şi **"Sisteme de identificare compatibile cu cele din NATO".**

Apoi, mai rămân de finalizat următoarele P.G.-uri: **"Operaţii aeriene şi pregătire"** (în 2004), **"Capabilitatea MANPAD şi SHORAD pentru operaţiile PfP conduse de NATO"** (unde MANPAD înseamnă Sisteme de apărare aeriană portabile, iar SHORAD – Sisteme de apărare aeriană apropiată, termen de implementare – 2006), **"Aparate de zbor fără pilot"** (în 2003), **"Cercetare tactică"** (2003), **"Elicoptere multifuncţionale/utilitare"** (2005), **"Înlocuirea/modernizarea aeronavelor de transport"** (2004), **"Rachete sol-aer (SAM),** (termen de implementare – 2006), **"Supravegherea aeriană şi conectarea cu**

baza procesului de reformă şi restructurare, de pregătire a integrării României în NATO

NATINADS" (2004, unde NATINEADS înseamnă Sistem Integrat de Apărare Aeriană al NATO), **"Capabilitatea dislocabilă afluire/defluire a mărfurilor şi pasagerilor în cadrul transportului aerian"** (2006), **"Operaţii pentru aeroporturi dislocabile"** (2007), **"Capabilităţi de supravieţuire în vederea desfăşurării operaţiilor (STO) multinaţionale integrate"** (2007) şi **"Controlori înaintaţi de trafic aerian"** (FAC – 2004).

STAŢIE RADIORELEU

Concluzionând, putem spune că, în vederea creşterii gradului de operativitate şi interoperabilitate, Forţele Aeriene ale României au de realizat, în următorii câţiva ani, cinci obiective de bază:

1. Implementarea unui sistem de comandă-control care să permită respectarea a două principii de bază în materie de apărare aeriană: conducerea centralizată şi execuţia descentralizată. Sistemul comandă-control are la bază aparatură ASOC şi îndeplineşte următoarele funcţiuni: supravegherea aeriană; controlul traficului aerian militar; gestionarea spaţiului aerian naţional şi controlul misiunii; comanda-controlul forţelor; managementul acţiunilor de luptă; managementul resurselor de comandă-control; evaluarea ameninţărilor; protecţia informaţiilor.

2. Modernizarea mijloacelor existente – în sensul continuării programului de modernizare a avionului MiG-21 şi transformarea unui număr de alte 17 elicoptere IAR-330 H în elicoptere multirol IAR-330 SOCAT.

3. Achiziţionarea de echipamente moderne, şi anume: avioane de cercetare tactică fără pilot, respectiv SHADOW, care acoperă o parte din nevoile de cercetare aeriană la nivel tactic; în perspectiva anului 2006, pentru modernizarea apărării aeriene cu baza la sol, vor fi luate măsuri de achiziţionare a unor complexe de rachete sol-aer cu bătaie medie şi mică moderne. Toate structurile de apărare aeriană cu baza la sol vor fi integrate în sistemul de comandă a armelor.

4. Creşterea nivelului de pregătire şi instruire a personalului, îndeosebi a celui din subunităţile nominalizate pentru operaţiuni NATO/PfP, astfel încât acesta să poată îndeplini orice fel de misiuni la standardele solicitate de Alianţa Nord-Atlantică.

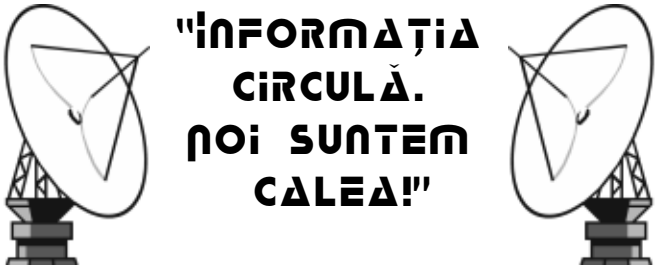
5. Adaptarea doctrinelor, regulamentelor şi standardelor la noile cerinţe ale interoperabilităţii atât pentru înţelegerea corectă a conceptelor tactice şi operative, cât şi pentru folosirea unei terminologii militare comune.

Au mai rămas, iată, circa patru luni până la summit-ul NATO de la Praga. Este mult, este puţin? Aceasta depinde numai şi numai de noi. Ne aflăm în "graficul" aderării şi nu trebuie să ratăm şansa ce ni se oferă. Am demonstrat că România ştie nu doar să "consume" securitate, ci şi să "producă"! Iar participarea militară a ţării noastre la ISAF, la lupta împotriva terorismului internaţional poate constitui argumentul cel mai puternic pentru ca la Praga să fim invitaţi în Alianţa Nord-Atlantică, să ne integrăm în structurile ei politico-militare. Să sperăm, aşadar, în şansa noastră, în eforturile noastre!

Documentar realizat de colonel (r) NICOLAE RADU, cu sprijinul specialiştilor din Secţia Coordonare, Reformă şi Integrarea în NATO

IAR-330 PUMA SOCAT

Deviza şi mândria transmisioniştilor:



În existenţa lor de 129 de ani, transmisiunile au realizat, poate, cel mai spectaculos salt calitativ, înscriindu-se printre armele şi specialităţile militare ale viitorului. De altfel, desfăşurarea celor mai recente conflicte armate a reconfirmat importanţa vitală a comunicaţiilor în câmpul tactic, operativ şi strategic, necesitatea stringentă şi rolul determinant al transmisiunilor în conducerea operaţiilor de luptă la toate eşaloanele, la toate structurile şi nivelurile militare. Nevoia comunicării rapide şi precise, nevoia de legături sigure şi stabile reprezintă o trăsătură specifică epocii în care trăim, o cerinţă presantă a viitorului.

Pornind de la aceste realităţi, de la aceste cerinţe şi exigenţe, se poate afirma că nivelul şi starea comunicaţiilor în Forţele Aeriene sunt corespunzătoare, toate legăturile sol-sol, sol-aer şi aer-aer funcţionând fără întrerupere, la parametri calitativi stabiliţi, nici unul din evenimentele de zbor care au avut loc în cadrul categoriei noastre de forţe armate nefiind imputat transmisiunilor sau transmisioniştilor.

În plan practic, principala preocupare şi principala misiune a Secţiei Comunicaţii şi Informatică din Statul Major al Forţelor Aeriene o constituie asigurarea comunicaţiilor pentru programele şi proiectele ce se derulează, respectiv experimentează, în categoria noastră de forţe armate. Astfel, în ce priveşte **Programul STAR**, au fost instalate şi interconectate în reţeaua de transmisiuni permanente a STAR 31 de centre de transmisiuni nodale principale de tranzit şi acces (cuprinzând comandamentul Forţelor Aeriene şi comandamentele celor două divizii aeriene, unităţile dotate cu radare FPS-117, brigada de rachete sol-aer şi divizioanele subordonate, precum şi cinci baze aeriene), iar în 15 unităţi au foat instalate centre de transmisiuni care asigură complet nevoile de comutare. Din **Programul ASOC**, transmisiunilor le revin, în principal, trei misiuni: asigurarea suportului de comunicaţii, utilizând ca suport reţeaua de transmisiuni permanente din cadrul programului STAR la nivelul unităţilor şi marilor unităţi ale Forţelor Aeriene, ceea ce presupune canale de comunicaţii digitale şi tehnică fibro-optică; asiguraea suportului informatic, respectiv trecerea la utilizarea pe scară largă a calculatoarelor electronice, routerelor, imprimantelor, scannerelor etc., şi informatizarea la nivelul centrelor de operaţii, prin introducerea Sistemului de Control a Comunicaţiilor Locale (VCSS), instalat la Comandamenrtul Operaţional Aerian Principal (COAP); asigurarea legăturilor radio sol-aer pentru modulul de poliţie aeriană, element al ASOC.

Cât priveşte **Programul GHIDUL**, aflat în derulare, Secţiei Comunicaţii şi Informatică îi revine sarcina modernizării sistemului de radionavigaţie aeriană şi dotării aerodromurilor cu mijloace de iluminare şi de aterizare compatibile cu sistemele NATO şi ICAO (Organizaţia Internaţională a Aviaţiei Civile). Se au în vedere, în principal, următoarele elemente: sistemul de dirijare la aterizareîn structura căruia intră acum radar de observare circulară (ASR), radar secundar (SSR) şi radar de aterizare de precizie (PAR); sistemul de aterizare instrumentală (ILS); radiofarul în unde ultrascurte (VOR); dispozitivul de măsurare a distanţelor (DME); instalaţia de balizaj fix; staţii şi autostaţii radio în banda VHF/UHF. Noul sistem de radionavigaţie şi aterizare a devenit operaţional pe unul din aerodromurile noastre militare, urmând să se implementeze şi pe aerodromurile militare Boboc şi Câmpia Turzii. A intrat, de asemenea, în funcţiune cel mai modern punct de conducere a zborului (TWR), dotat cu aparatură de comunicaţii, informare meteo şi dirijare radar – toate de cea mai înaltă performanţă.

Tot transmisioniştilor le revine misiunea aigurării unui modul C^2 (comandă-control) pentru subunităţile aeriene care îndeplinesc misiuni NATO/PfP, precum şi aceea de conectare, prin mijloace specifice, la NATINADS (Sistemul Integrat de Apărare Aeriană al NATO), operaţiune în curs de realizare.

În sfârşit, să mai notăm că, o dată cu modernizarea avionului MiG-21 LanceR, pe linie de radiocomunicaţii am fost dotaţi cu mijloace radio compatibile NATO, respectiv staţiile de radio cu salt de frecvenţă ACG-430 şi ACR-430 (435), care pot să asigure secretizarea totală a convorbirilor.

Într-un alt plan, transmisioniştii sunt preocupaţi de ridicarea permanentă a nivelului de pregătire, de creşterea calităţii profesionale a întregului personal (toţi ofiţerii transmisionişti din Forţele Aeriene sunt clasificaţi atât în specialitatea transmisiilor terestre, cât şi aeronautice, iar peste 80 la sută dintre maiştri militari şi subofiţeri sunt specialişti de clasă), de sporirea calităţii mentenanţei, de întărirea continuă a disciplinei în trafic, de creşterea calităţii asigurării serviciilor de comunicaţii şi radionavigaţie în scopul asigurării securităţii zborului, a prevenirii oricărui eveniment de zbor. Şi toate acestea, ca o permanenţă, ca un mod de a fi al nostru, ca un mod de anţelege datoria, misiunea, răspunderea.

Aş încheia cu ceea ce am afirmat deja în titlul articolului: deviza şi mândria transmisioniştilor din Forţele Aeriene ale României ar putea fi aceasta: **"Informaţia circulă. Noi suntem calea!"**

Colonel ŞTEFAN IONESCU, şeful Secţiei Comunicaţii şi Informatică

Binecuvântarea Prea Fericitului Părinte Patriarh al Bisericii Ortodoxe Române

Praznicul Sfântului Măritului Prooroc Ilie Tesviteanul şi sărbătoarea Zilei Forţelor Aeriene ale României reprezintă pentru Sfânta noastră Biserică dreptmăritoare şi pentru mine personal un moment de adâncă trăire, în care, cu recunoştinţă şi părintească dragoste, aducem cinstire acelora dintre noi, aleşi anume să fie santinele la porţile Cerului românesc!

Jertfelnicia şi dăruirea cu care cei plecaţi dintre noi şi-au închinat viaţa pe altarul slujirii neamului până la sacrificiul suprem ne îndeamnă, în această zi sfântă, să plecăm genunchii smeriţi înaintea Sfântului Altar, rugându-ne Bunului Dumnezeu pentru odihna lor veşnică: **"Pe eroii neamului căzuţi pentru libertatea şi demnitatea acestui sfânt popor românesc să-i pomenească Domnul Dumnezeu întru Împărăţia Sa!...."**

Înzestraţi de Bunul Dumnezeu cu darul de a fi stăpâni ai păsărilor de oţel şi, din înaltul cerurilor, aprigi apărători ai neamului nostru românesc, militarii Forţelor Aeriene ale României, indiferent de arma lor, sunt chemaţi a-şi mărturisi vocaţia deseori cu preţul unor grele eforturi şi renunţări, plătind de multe ori tribut pământului, cu viaţa lor.

Iată de ce, Biserica Ortodoxă Română a aşezat, la loc de cinste, pomenirea tuturor eroilor neamului în Calendarul Creştin Ortodox, dedicându-le zile anume întru cinstirea jertfei lor.

Cunoscându-Vă dragostea şi dăruirea faţă de valorile autentice şi nepieritoare ale Sfintei noastre Ortodoxii şi ale neamului românesc, Vă încredinţez, iubiţii mei fii duhovniceşti, de toată preţuirea Noastră, izvorâtă dintr-o sinceră recunoştinţă.

Bunul Dumnezeu şi Sfântul Măritul Prooroc Ilie Tesviteanul să Vă călăuzească pururea, însoţindu-Vă cu îngeri de lumină purtători în toate zilele vieţii Voastre!

La Mulţi Ani!

T E O C T I S T
PATRIARHUL BISERICII ORTODOXE ROMÂNE

Sfântul Măritul Prooroc ILIE TESVITEANUL – protectorul şi patronul nostru spiritual

Sfântul Ilie este considerat a fi unul dintre cei mai mari sfinţi militari şi ai Vechiului Testament. Patria sa a fost Ţara Galaadului, pe valea Iordanului, învecinată cu Arabia şi cetatea Tesvi, după care s-a numit şi Tesviteanul. Era din seminţie preoţească. La naştere, tatăl său, Sovac, a avut o vedenie: câţiva bărbaţi vorbind cu pruncul şi învelindu-l cu foc. Îi băgau văpăi de foc în gură, ca să mănânce. Înspăimântat, tatăl s-a dus la Ierusalim să povestească cele arătate. Unul dintre preoţi, înainte văzător, i-a spus să nu se teamă, fiindcă băiatul va deveni locaş al luminii darului lui Dumnezeu, iar cuvântul său va fi ca focul de puternic şi de lucrător. Va ajunge să judece poporul lui Israil cu sabie şi foc.

A crescut şi a trăit ca un înger al lui Dumnezeu, cu sufletul şi cu trupul, petrecându-şi tot timpul în rugăciune, o bună parte săvârşită în pustie. De aceea şi Atotputernicul l-a iubit foarte mult.

Şi-a desfăşurat activitatea cu peste opt secole înainte de venirea Mântuitorului, în anii 870–840, în regatul de nord – Israel, pe timpul a

trei domnii, una mai păgână decât alta.

Auzind şi văzând fărădelegile ce se săvârşeau, nedreptăţile comise de mai marii oamenilor, căzuţi şi ei în păcate, mulţimile slujind urăciunilor idoleşti, fără frică şi fără teamă de Dumnezeu, tăvălindu-se în necurăţie şi aducând pe fiii lor ca jertfă diavolilor, în timp ce aceia care îl cinsteau pe Dumnezeu se primejduiau în strâmtoare şi în prigonire, Ilie se mâhnea tare rău. Cel mai mult îl dureau însă necinstirile ce se făceau Tatălui Ceresc.

Mai întâi, pentru îndreptarea lor, s-a rugat necontenit ca aceştia să se întoarcă la pocăinţă. Dar voinţa lor nu era orientată spre bine. Ca să nu mai vadă urâţenia lumii în care trăia, proorocul s-a retras în liniştea văii Iordanului, pe albia pârâului Cherit, fiind hrănit în chip minunat de corbi. Rugăciunile sale s-au înteţit. Dar păcatul domnea parcă pretutindeni. Ilie îl rugase pe Dumnezeu să îi pedepsească vremelnic pe necredincioşi. Îndelung răbdător şi iubitor de oameni, Dumnezeu zăbovea. Crezând că dacă vor fi pedepsiţi de om aceştia s-ar putea îndrepta, îi mai ceruse, insistent, să-i pornească lui să-i pedepsească. Aşa a ajuns Ilie să închidă baierele cerului de n-a mai căzut multă vreme picătură de ploaie sau de rouă. O mare secetă s-a abătut pe pământ. Cerul devenise de aramă şi pământul de fier. Nimic nu mai rodea. Izvoarele apelor se uscaseră, râurile erau mici şi păraiele secaseră. Ahab, regele de atunci, pe care mai înainte proorocul îl mustrase pentru decăderea lui şi a supuşilor fiindcă se închinau diavolilor, n-a catadicsit să întreprindă nimic spre îndreptare. Foametea s-a întins şi spre ţările din jur. Ilie era însă de neînduplecat. Lupta din toate puterile împotriva minciunii, a falsităţii, a idolatriei, a decăderii. Iubea adevărul şi dreptatea. Trei ani la rând foametea a măcinat oamenii, proorocul însuşi îndurând greutăţile, deşi Dumnezeu trimisese corbii să-l hrănească în pustie. Trimis de Tatăl Ceresc în mai multe locuri ca să vadă nenorocirile, Ilie săvârşeşte în cele din urmă minuni, asigură hrana familiei unei văduve, îi înviază copilul mort.

Pentru a le aduce în faţă dovada adevăratului Dumnezeu, proorocul i-a propus regelui şi tuturor celor care se închinau lui Baal să aducă doi viţei pentru jertfă. Unul din partea lor şi a sutelor de proroci mincinoşi şi altul din partea lui, singur, întrucât ceilalţi adepţi şi slujitori ai lui Dumnezeu fuseseră omorâţi. Viţeilor nu li se dădea foc de către nimeni. Focul trebuia să vină de la adevăratul Dumnezeu. După ce animalele au fost înjunghiate, tăiate în bucăţi şi aşezate pe jertfelnice, s-au rostit rugăciuni pentru ivirea focului. Zadarnic l-au implorat păcătoşii pe Baal de dimineaţă până la amiază. Când a venit rândul lui, Ilie a spus mulţimilor să ia, în trei rânduri, apă şi să toarne pe viţel, pe lemne şi în groapa de deasupra, până s-a umplut. Apoi s-a rugat la Dumnezeu. Şi a căzut foc din cer de la Domnul până a mistuit toate jertfele, lemnele, ţărâna, pietrele ce fuseseră puse mai înainte, apa. Văzând aceasta – spun cărţile sfinte –, popoarele au căzut la pământ, strigând: "Cu adevărat Acesta este Unul Dumnezeu şi nu este altul afară de El".

Apoi, la rugăciunea proorocului Ilie, Dumnezeu a slobozit pe pământ ploi îndestulătoare.

Către sfârşitul misiunii sale pe pământ, Dumnezeu a hotărât să îl cheme la Sine pe Ilie, cu trupul său pământesc. Şi pe când mergea acesta cu ucenicul său, Elisei, tot pe valea Iordanului, unde şi-a început misiunea, deodată s-au ivit un car şi cai de foc care după ce i-a despărţit pe unul de altul, l-au ridicat pe Ilie în vârtej de vânt la cer.

Înainte de a doua venire a Mântuitorului ca judecător, Ilie va reveni cu trupul pe pământ, continuându-şi misiunea de mântuire a oamenilor şi războindu-se cu antihristul.

De numele Sfântului Ilie sunt legate legende şi obiceiuri, el fiind adesea invocat în tot ce ţine de cer şi fenomenele văzduhului.

Iată de ce slujitorii Forţelor Aeriene ale României şi l-au ales ca patron spiritual şi îl roagă să le fie pururea ocrotitor.

Soldat în escadrila prinţului cerului

"În fiecare dimineaţă şi, în mod special de Sfântul Ilie, un bătrân se roagă pentru aviatori"

Doamna maior dr. Simona Berbecar, de la Institutul Naţional de Medicină Aeronautică şi Spaţială, ne-a pus la dispoziţie autobiografia unui veteran de război şi caseta în care, pentru câteva minute, ca un veritabil reporter, l-a supus la un tir de întrebări pe venerabilul fost ostaş al Flotilei 1 Vânătoare.

Este vorba de Ion Petrescu, de 82 de ani, din comuna Fâlfani, judeţul Argeş.

Am selectat câteva din întrebări şi răspunsurile date.

– Cât timp v-aţi aflat sub arme, pe front?

– De la 1 aprilie 1943 până pe 23 august 1945, când am fost desconcentrat.

– Din ce unitate aţi făcut parte?

– Am fost la aviaţie, în Flotila 1 Vânătoare, eu, un simplu ţăran.

– Şi ce făceaţi acolo, dacă nu eraţi specialist?

– Aveam grijă de avioane, le păzeam, le curăţam, ajutam la alimentarea lor.

– Ce mari aviatori aţi cunoscut?

– Pe cei doi veri Agarici, căpitani amândoi, nişte piloţi extraordinari, pe Toma Lucian şi, cel mai mult, pe Bâzu Cantacuzino. De avionul lui m-am ocupat vreme îndelungată.

– Ce fel de avion?

– De vânătoare. Că aşa erau şi escadrila şi flotila de vânătoare. Se luptau cu avioanele inamice ruseşti, americane, apoi nemţeşti. Parcă văd şi acum, aievea Messershmitt-ul 109 cu care dom' căpitan Constantin Bâzu Cantacuzino băga groaza în duşmani. De jos îi zăream avionul în înaltul cerului. Nimeni nu pilota ca dumnealui. Dar ajunsesem să cunosc şi avioanele inamice. Bâzu era ofiţer de rezervă, dar era foarte bun cu noi, cu soldaţii. Cel mai bun. Mai multă bunătate la altcineva ca la dumnealui, eu n-am văzut. Eu eram cel mai de jos om din escadrilă, servant, dar îmi acorda o mare consideraţie.

– Cum se comporta în luptă?

– Era un viteaz, curajos din cale afară. Era atât de dibaci că ştia să păcălească inamicii, să-i surprindă şi să-i doboare. Băgase spaima în duşmani, ca Horia Agarici. Toţi fugeau de el, că semăna prăpăd pe cer. De asta avea şi multe decoraţii. Una era foarte mare: cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul", cea mai mare, la care râvneau toţi, dar puţini o luau, că trebuia să faci ceva nemaipomenit. Adică, zic eu, cam ce făcea Bâzu.

– Şi la ce escadrilă era comandant Bâzu Cantacuzino?

– La 57. Dar eu am mai fost şi în altele. În 53, de pildă. Se cam schimbau, că mureau mulţi. Se duceau sărmanii la Domnul şi erau atât de tineri şi de frumoşi!

– Dumneavoastră aţi trecut prin momente grele?

– Ooo, prin câte. Am fost şi în încercuire, în Basarabia, la retragere. Opt zile n-am mâncat nimic, iar după aceea, de foame, n-am mai ţinut cont şi am mâncat terci din mălai stricat, de m-am îmbolnăvit. Din încercuirea ruşilor am scăpat în urma unui atac al germanilor care i-au pus pe fugă.

Am scăpat şi din luptele contra nemţilor, în pădurea de la Conţeşti, pe lângă Titu. După 23 august ne-au atacat tare. Au murit mulţi atunci. Eu am scăpat, cum am scăpat şi din luptele pentru eliberarea Transilvaniei, din Ungaria şi Cehoslovacia. Sfârşitul războiului m-a găsit la Lucenec.

Am îndurat nu numai foamete, ci şi geruri crâncene. N-aveam echipament bun. Era tocit, fără căptuşeală, găurit. Prin zăpezile alea mari noi umblam prost îmbrăcaţi, cu opinci sau bocanci reformaţi în picioare. În loc de ciorapi aveam două cârpe subţiri, ca batista, obiele le zicea. Ne-au mâncat şi păduchii, răia.

– Care a fost crezul dumneavoastră?

– Bună întrebare. Am fost trimis în luptă să-mi apăr ţara, dreptatea, libertatea.

– Aţi mai aflat ceva de Bâzu Cantacuzino după ce aţi fost desconcentrat?

– Târziu, am auzit că ar fi plecat în altă ţară şi ar fi rămas acolo. De atunci m-am rugat neîncetat pentru sănătatea şi viaţa lui. De felul meu, eu mereu mă rog, în fiecare dimineaţă, când îmi îndrept ochii spre cer, pentru toţi aviatorii, că ştiu ce soartă grea au de îndeplinit, dar mai ales de Sfântul Ilie, sfântul lor, mă rog la Dumnezeu să le fie bine, că nu ştiu alţi oameni mai curajoşi, mai viteji şi mai frumoşi ca ei.

DE ZIUA FOR|ELOR AERIENE ALE ROM~NIEI

MESAJUL
domnului Adrian Năstase, Prim-ministru al Guvernului României, adresat participanţilor la festivitatea prilejuită de Ziua Forţelor Aeriene

Stimaţi participanţi,

Întrunirea ocazionată de Simpozionul "Puterea Aeriană – realitate şi perspectivă la începutul Mileniului III", desfăşurată în cadrul manifestărilor dedicate Zilei Forţelor Aeriene, îmi oferă prilejul de a mă adresa dumneavoastră şi tuturor celor implicaţi în conducerea, restructurarea şi pregătirea Forţelor Aeriene ale Armatei României.

Praznicul Sfântului Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, patronul spiritual şi ocrotitorul slujitorilor din Statul Major al Forţelor Aeriene, prilejuieşte în fiecare an o plăcută aducere aminte şi un sentiment de recunoştinţă pentru oamenii, faptele de arme şi realizările aviatorilor, artileriştilor antiaerieni, radiolocatoriştilor şi rachetiştilor.

Experienţa acumulată de-a lungul timpului în instruire, în misiunile îndeplinite în timp de pace, în situaţiile de criză cu care România s-a confruntat nu de puţine ori, dar mai ales în acţiunile de luptă purtate, au permis reprezentanţilor armelor dumneavoastră să marcheze o creştere continuă a profesionalismului care vă caracterizează, dar să realizeze şi o bogată literatură memorialistică şi de specialitate, care, împreună, constituie un tezaur ce vă aparţine.

După 1990, dumneavoastră, în pofida greutăţilor întâmpinate, aţi fost părtaşi activi în restructurarea şi modernizarea Armatei.

Categoria de forţe armate pe care o reprezentaţi este o componentă complexă, dinamică şi eficientă a apărării naţionale, cu contribuţii remarcante în realizarea demersurilor politico-militare ale statului român de integrare în Structurile Alianţei Nord-Atlantice.

Prestaţiile dumneavoastră în exerciţiile "Strong Resolve", "Cooperative Key", Cooperative Partner", aportul adus în buna desfăşurare în misiunile "ISAF" şi "Enduring Freedom", dar şi realizările tehnice în domeniul managementului spaţiului aerian al ţării, demonstrează gradul de interoperabilitate cu structuri similare aparţinând ţărilor NATO.

Pentru reuşitele de până acum vă bucuraţi de aprecierile Guvernului României şi îmi este plăcut să vă transmit felicitările mele personale şi ale colegilor de Cabinet.

Reforma Armatei României are ca finalitate realizarea unei forţe compacte, eficiente, flexibile şi compatibile cu standardele NATO.

Înfăptuirea acestui obiectiv cere din parte dumneavoastră o dăruire exemplară, bazată pe un efort susţinut de adaptare a pregătirii personale şi a trupelor la standardele la care sunteţi angajaţi, dar şi pe o disciplină fermă, izvorâtă din rigoarea profesiei căreia v-aţi dedicat.

O armată modernă, puternică şi bine instruită constituie un argument important pentru aderarea României la NATO, astfel încât la Summit-ul de la Praga candidatura ţării noastre să primească un răspuns favorabil.

Vă este cunoscut faptul că, pentru sprijinirea procesului de restructurare şi modernizare a armatei şi pentru îmbunătăţirea condiţiilor în care vă desfăşuraţi activitatea, începând cu 2001, Guvernul a alocat fonduri care reprezintă 2,38% din Produsul Intern Brut, nivel care va fi menţinut şi în viitor.

Aveţi sprijinul Guvernului şi în demersurile întreprinse pentru perfecţionarea cadrului legislativ în care vă desfăşuraţi activitatea.

Îmi exprim convingerea că eforturile pe care le faceţi şi hotărârile pe care le veţi lua, bine chibzuite, vă vor oferi satisfacţia datoriei împlinite.

În încheiere, doresc să vă felicit cu ocazia Zilei Forţelor Aeriene şi să adresez, în nume personal, precum şi al Guvernului României, purtătorilor uniformelor de culoarea cerului şi membrilor de familie să trăiţi în armonie, să aveţi speranţe şi încredere în ceea ce faceţi, să vă bucureţi de sănătate şi de succes în îndeplinirea misiunilor, iar Patronul dumneavoastră spiritual, Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul, să vă călăuzească paşii spre mai bine!

Prim-ministru
ADRIAN NĂSTASE

MESAJUL
Şefului Statului Major al Forţelor Terestre

Sărbătoarea îngemănată din 20 iulie – Ziua Forţelor Aeriene şi creştineasca prăznuire a patronului spiritual al acestora, Sfântul Mare Prooroc Ilie Tesviteanul – ne oferă plăcutul prilej de a adresa întregului personal al acestei categorii de forţe armate cele mai calde felicitări.

Aniversăm acest eveniment într-un moment în care procesul de reformă a instituţiei militare îşi pune amprenta pe ridicarea capacităţii operaţionale şi de ripostă, adecvată noilor tipuri de conflicte şi provocări. Astfel, instituţia militară răspunde menirii sale de apărare a ţării şi dezideratului de integrare în structurile de securitate europene şi euro-atlantice.

Folosim această ocazie pentru a ne exprima admiraţia camaraderească faţă de cei care împlinesc, cu pasiune şi cutezanţă, idealul miticului Icar. Putem afirma cu deplină încredere, că Forţele Aeriene îşi îndeplinesc cu responsabilitate şi profesionalism misiunile ce la revin pentru apărarea spaţiului aerian al patriei.

Dorim să subliniem, totodată, colaborarea tradiţional fructuoasă şi efortul conjugat al componentelor aeriene şi terestre ale Armatei României pentru întărirea continuă a capacităţii de apărare a ţării.

Acum, la ceas de sărbătoare, vă urăm noi şi prestigioase succese, multă sănătate şi bucurii, putere de muncă şi tărie morală în tot ceea ce întreprindeţi, spre binele oştirii ţării!

Şeful Statului Major al Forţelor Terestre,
general-locotenent EUGEN BĂDĂLAN

MESAJUL
Şefului Statului Major al Forţelor Navale

An de an, în ziua de 20 iulie, creştinii ortodocşi prăznuiesc pe Sfântul Prooroc Ilie Tesviteanul, cel care semnifică puterea Dumnezeiască a cerului, patronul spiritual al Forţelor Aeriene ale României.

Statul Major al Forţelor Aeriene reprezintă un important segment al sistemului militar, cu contribuţii decisive în apărarea spaţiului aerian şi a întregului patrimoniu naţional, demonstrând că este parte organică a unei armate credibile şi moderne. De nenumărate ori, Statul Major al Forţelor Navale a cooperat cu rezultate excelente cu această structură, a organizat şi desfăşurat acţiuni comune concretizate în aplicaţii şi exerciţii multinaţionale şi internaţionale încununate de succes.

În acest moment de sărbătoare, vă rugăm, stimaţi colegi aviatori şi apărători ai cerului liber şi senin al patriei, să primiţi urarea noastră marinărească de "Vânt bun din pupa", noi succese şi împliniri în activitate!

Cu deosebită stimă,

Şeful Statului Major al Forţelor Navale
Viceamiral CORNELIU RUDENCO

Înarmat cu lancea de foc, cavalerul zburător

A început vânătoarea de tancuri

Miercuri, 26 iunie a.c., poligonul Cincu a găzduit o premieră românească: de la bordul elicopterului IAR-330 PUMA SOCAT a fost lansată prima rachetă antitanc de către un echipaj format din piloţi militari români. Această activitate, la care a participat o delegaţie de cadre militare, condusă de şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, s-a dovedit a fi un succes desăvârşit, racheta lovind ţinta cu precizie maximă, în ciuda condiţiilor meteo nefavorabile.

Ultimele secunde ale unui tanc

Elicopterul decolase. Se îndepărta rapid. L-am urmărit cu privirea, preţ de câteva secunde, apoi, neîmpăcat cu ideea că nu am reuşit să disting silueta ţintei, am întors capul în direcţia pe care ne-o indicaseră organizatorii tragerii, încă de la sosirea noastră în pilogon. "Trebuie să o găsesc!" – mi-am spus – şi am început să scrutez depărtarea, pornind de la pâlcul de copaci din vârful dealului, care ne fusese indicat drept reper. Privirea mea cerceta cu încordare fiecare formă întunecată care s-ar fi putut dovedi a fi conturul unui tanc. Secundele treceau înfiorător de repede şi, o dată cu ele, se risipeau şi speranţele mele de a putea descoperi ţinta. Tare mi-aş fi dorit să pot folosi în acel moment unul dintre binoclurile puse la dispoziţia invitaţilor oficiali! În acest timp, elicopterul se îndepărtase considerabil. Zgomotul stins al motorului său, care abia mai reuşea să răzbată până la urechile noastre, m-a făcut să renunţ, resemnat, la căutarea ţintei. "Asta mi-ar mai trebui: să pierd şi lansarea rachetei!", mi-am reproşat, întorcând rapid privirea în direcţia în care zburase aeronava. Mă aştepta o surpriză care avea să-mi stârnească senzaţii tari: elicopterul dispăruse! Emoţiile nu au durat, însă, prea mult. După câteva secunde, "cavalerul zburător" s-a ridicat la 10–15 metri deasupra pădurii şi s-a oprit, ca şi când privirile concentrate ale întregii audienţe l-ar fi ţintuit pe cerul înnorat. Misiunea de luptă începuse! Dispozitivul electrono-optic din configurarea sistemului SOCAT, instalat la bordul elicopterului, executa deja cercetarea câmpului de luptă. Imediat după detectarea şi recunoaşterea ţintei, datele referitoare la poziţia acesteia au fost transmise rachetei, iar trăgătorul a comutat sursa video, de pe dispozitivul electrono-optic, pe camera TV de la bordul rachetei. După ce ţinta a fost încadrată, trăgătorul a cerut ridicarea restricţiilor de lansare şi, imediat ce pilotul a reuşit să stabilizeze poziţia elicopterului astfel încât imaginea ţintei să rămână materializată pe ecran în centrul pătratului care garantează eficacitatea tragerii, a lansat. Racheta s-a încadrat pe traiectoria balistică şi, în câteva secunde, a dispărut, înghiţită de nori. Din acel moment, singurul lucru care îi trăda existenţa era zgomotul motorului său. Acesta venea, însă, de pretutindeni şi nu cred că ar fi putut cineva să indice cu precizie poziţia rachetei dincolo de plafonul de nori. Pe parcursul acestei traiectorii invizibile, racheta s-a deplasat conform condiţiilor iniţiale de lansare. Când a ieşit din nori, trăgătorul a recepţionat din nou imagini de la camera TV instalată la bordul rachetei, având la dispoziţie circa 10 secunde pentru ajustarea traiectoriei în vederea angajării cu precizie pe ţintă. Am văzut cum racheta a explodat, la impact, însă nu ştiam dacă a lovit ţinta. Acest lucru avea să—mi fie confirmat de exclamaţiile şi aplauzele entuziaste ale posesorilor de binocluri. Misiunea fusese îndeplinită!

Ceva mai târziu, aveam să urmărim, cu sufletele la gură, secvenţa impactului şi efectul rachetei asupra tancului pe ecranul unui video-proiector. Am văzut, în sfârşit, ţinta, filmată de camera TV de la bordul rachetei, în secundele premergătoare impactului. Tancul a fost lovit în plin!

Coeziunea unei echipe

X-5 este o rachetă antitanc autodirijată, din generaţia a IV-a, având capacitatea de a transmite în timp real imagini ale ţintei şi ale mediului înconjurător, ceea ce permite trăgătorului să realizeze ajustările necesare lovirii obiectivului cu precizie maximă. Un alt avantaj al rachetei este acela că lansarea se realizează în regim pasiv, inamicul neavând posibilitatea să detecteze faptul că a fost vizat. În felul acesta, se reduce riscul ca elicopterul de pe care se lansează racheta să se transforme – din agresor, în ţintă.

O nouă misiune, aceeaşi bucurie a reuşitei

Până în prezent, de pe elicopterul IAR-330 PUMA SOCAT au fost lansate 4 rachete, toate acestea lovind ţinta cu precizie maximă. Lansarea efectuată miercuri, 26 iunie a.c., în poligonul Cincu, a constituit o premieră, cei doi membri ai echipajului fiind piloţi militari români. Această tragere, desfăşurată în condiţii meteo critice, a confirmat, o dată în plus, calitatea rachetei şi a sistemului SOCAT, demonstrând, în acelaşi timp, capacitatea operaţională a echipajului de a combate ţinta cu eficienţă maximă, după numai două săptămâni de antrenament. Perioada de pregătire a vizat acomodarea cu comenzile ce trebuiau date rachetei şi zborul cu racheta şcoală, acesta din urmă presupunând parcurgerea tuturor procedurilor necesare detecţiei şi identificării ţintei, aservirii rachetei la ţintă, încadrării în condiţiile de lansare şi lansării. Racheta şcoală încorporează toate elementele funcţionale ale unei rachete reale, mai puţin motorul de lansare şi încărcătura de luptă.

Racheta antitanc autodirijată – o nouă "bijuterie" tehnică din arsenalul elicopterului românesc IAR-330 PUMA SOCAT

"Lansarea rachetei nu a fost un act individual - ne-a mărturisit, imediat după aterizarea elicopterului, locotenent-comandorul Eugen Suciu. Dincolo de buna pregătire a pilotului şi a trăgătorului, sincronizarea echipajului în momentul lansării este esnţială pentru lovirea ţintei cu precizie maximă. Noi am reuşit!"

"Antrenamentul şi-a spus cuvântul! - l-a completat coechiperul său, căpitan-comandorul Neculai Tătavu. Pentru un pilot antrenat, timpul necesar pregătirii în vederea lansării acestei rachete este extrem de scurt. Noi, spre exemplu, fiind familiarizaţi cu sistemul SOCAT, am reuşit să reducem această perioadă de pregătire la numai două săptămâni."

Cooperare şi performanţă

Finalitatea programului de modernizare a elicopterului românesc IAR-330 PUMA SOCAT, prin dezvoltarea şi integrarea sistemului de avionică şi antrenament SOCAT (Sistem Optronic şi de Cercetare Antitanc), constă în realizarea unei aeronave multifuncţionale, capabilă să execute o largă varietate de misiuni (împotriva blindatelor şi a personalului, sprijin, cercetare, asalt, escortă, căutare/salvare etc.) ziua şi noaptea, în condiţii meteo grele, asigurând totodată supravieţuirea echipajului pe timpul îndeplinirii misiunilor de luptă.

Sistemul SOCAT este un echipament integral de comandă şi control, folosind sisteme de afişaj cu cristale lichide, sisteme de comandă, pilotaj şi navigaţie integrate, de ultimă generaţie, un sistem modular de vizare şi afişare pe casca pilotului cu intensificatoare de imagine, un sistem electrono-optic cu sensori TV, infraroşu şi telemetru laser, o centrală de navigaţie inerţială, un tun turelat, rachete antitanc dirijate, rachete autodirijate împotriva ţintelor aeriene şi proiectile reactive dirijate. Elicopterul modernizat beneficiază de sisteme de comunicaţii secretizate şi de un sistem integrat de interfaţă cu postul de pilotaj, operând conjugat cu staţiile de suport, de la sol, care realizează pregătirea hărţilor digitale, pregătirea misiunilor şi analiza casetelor video înregistrate la bord.

La buna funcţionare a programului de modernizare a elicopterului IAR-330 PUMA şi-au adus contribuţia: Departamentul Înzestrării Armatei, firma IAR S.A., din Braşov şi firma Elbit System, din Israel. Întreprinderea braşoveană, în calitate de contractant principal pentru Ministerul Apărării Naţionale, a instalat sistemul SOCAT la bordul elicopterului şi a efectuat zborurile de testare, iar firma Elbit a realizat integrarea sistemului SOCAT, furnizând o parte din echipamentele componente şi subcontractând, pentru cealaltă parte, o serie de firme precum: British Aerospace (Marea Britanie), G.I.A.T. (Franţa) şi RAFAEL (Israel).

"Avem, în sfârşit, un elicopter multifuncţional care are încorporate în arhitectura de sistem echipamente de cea mai înaltă performanţă – ne-a declarat, entuziast, comandorul Constantin Apostol, director al programului de modernizare SOCAT. Cea mai mare realizare rămâne, însă, costul scăzut pe care l-a implicat modernizarea aeronavei, comparativ cu alte programe similare, desfăşurate pe plan mondial".

Anul 2002 poate fi considerat, din perspectiva derulării programului SOCAT, un an al succeselor, piloţii Bazei Aeriene de la Titu executând, în premieră, tragerea cu tunul turelat, prin aservirea acestuia la cască, zborul cu dispozitivul de vedere pe timp de noapte (NVG) şi lansarea rachetei antitanc. Per ansamblu, succesul acestui amplu program de modernizarea elicopterului românesc IAR-330 PUMA contribuie la sporirea capacităţii Forţelor Aeriene ale României de a realiza interoperabilitatea cu structurile similare ale statelor membre NATO.

Locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU

Poligonul Capu Midia

Spaţiu al cooperării internaţionale

Construind viitorul

Complexul Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Antiaeriene Capu Midia, fondat în anul 1951, este unitatea Forţelor Aeriene ale României specializată în executarea tragerilor antiaeriene, a aplicaţiilor complexe în condiţii apropiate de cele ale câmpului tactic, a tragerilor de luptă şi a tragerilor experimentale în cadrul activităţilor de cercetare-dezvoltare, asigurând condiţii optime de executare a tragerilor aer-aer, aer-mare şi terestre. Unitatea asigură condiţii de cazare, masă şi asistenţă medicală pentru 200 de cadre militare şi 900 de gradaţi-soldaţi.

În prezent, Poligonul Capu Midia oferă toate facilităţile necesare executării, în cele mai bune condiţii, a tragerilor cu rachete sol-aer, tunuri şi mitraliere antiaeriene, ceea ce face ca, anual, această unitate a forţelor aeriene să găzduiască atât trageri ale mijloacelor aeriene bazate la sol, din structurile celor trei categorii de forţe armate ale României, cât şi trageri organizate de Jandarmeria Română şi Ministerul de Interne. Cele mai complexe activităţi care se desfăşoară aici rămân, însă, aplicaţiile cu trageri de luptă executate cu toate tipurile de rachete existente în înzestrarea Armatei Române.

Colonelul Virgil Gherghe

Începând din 1990, porţile poligonului au fost deschise şi pentru reprezentanţii altor armate, comandanţi ai unor subunităţi din Italia, Elveţia, Belgia, Franţa şi Moldova apreciind unanim condiţiile şi facilităţile de care au beneficiat pe timpul tragerilor de luptă executate aici şi profesionalismul echipei de arbitri a Statului Major al Forţelor Aeriene. De asemenea, în zona adiacentă poligonului s-au desfăşurat o serie de aplicaţii cu trupe NATO şi din Europa de Est, organizate în cadrul Parteneriatului pentru Pace, Tabăra de Instrucţie şi Poligonul de Trageri Antiaeriene Capu Midia fiind cuprinse în baza logistică a Aliaţei Nord-Atlantice încă din 1996, în urma unei hotărâri a Consiliului Suprem de Apărare a Ţării. Acesta a fost primul pas al intrării poligonului în circuitul internaţional. Au urmat prezentarea facilităţilor oferite de poligonul Capu Midia în cadrul unor reuniuni internaţionale ale utilizatorilor de poligoane destinate tragerilor antiaeriene – desfăşurate la Haga, în 1999, şi la Tel Aviv, în 2000 – şi realizarea unui compact-disc de prezentare a poligonului şi a unei pagini pe Internet, în cadrul site-ului Forţelor Aeriene ale României. Rezultatele acestor acţiuni de promovare a serviciilor oferite potenţialilor utilizatori încep să se arate, poligonul fiind, din ce în ce mai des, gazda unor delegaţii străine interesate în cunoaşterea tipurilor de aplicaţii cu trageri de luptă ce se pot desfăşura aici.

Către un poligon internaţional

Procesul de modernizare a poligonului Capu Midia a început în 1995, prin întocmirea unui plan de priorităţi, pornind de la propunerile de înzestrare înaintate de conducerea poligonului către eşaloanele superioare.

"Dificultatea cu care ne-am confruntat – ne mărturiseşte **colonelul Virgil Gherghe**, comandantul poligonului – a fost aceea că, la momentul respectiv, nu cunoşteam procedurile şi standardele NATO specifice poligoanelor destinate tragerilor antiaeriene. La acest capitol ne-au ajutat enorm schimburile de experienţă pe care le-am avut cu comandanţii poligonului antiaerian din Polonia şi ai poligonului NATO, din Creta. De când am reuşit să << vizualizăm>> imaginea ţelului nostru final, randamentul eforturilor investite în atingerea acestuia a crescut simţitor".

Principalele activităţi ale acestui amplu proces de modernizare au vizat dezvoltarea celor trei sisteme de bază ale poligonului: sistemul de ţinte, cel de antrenare a trăgătorilor şi cel de apreciere a tragerilor. În momentul de faţă, cele mai complexe ţinte aeriene pe care se execută trageri în poligonul Capu Midia sunt avioanele telecomandate ATM-3, produse în România, şi avioanele fără pilot FOX TS-1, fabricate în Franţa. Acestea din urmă sunt echipate cu sisteme de localizare tip GPS şi sunt comandate computerizat, având posibilitatea de a simula ameninţări aeriene complexe.

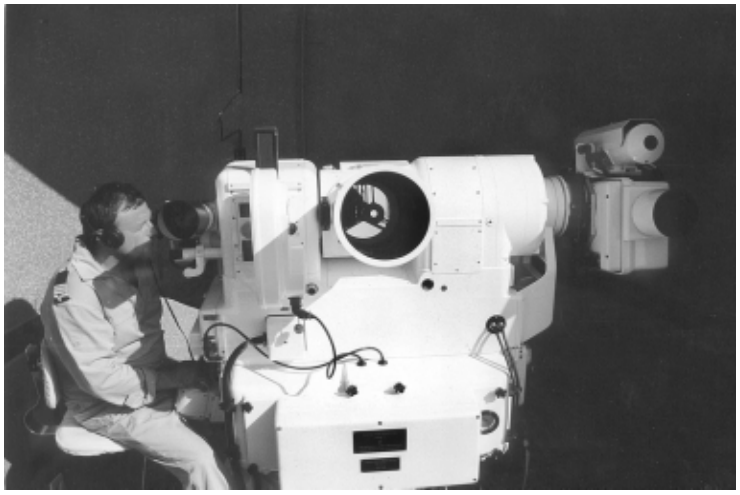
"În prezent, avem posibilitatea de a spori gradul de complexitate şi dificultate al exerciţiilor de tragere – ne relatează comandantul poligonului – prin ridicarea simultană în aer a mai multor avioane-ţintă. Aceste exerciţii necesită, însă, modernizarea mijloacelor care execută trageri antiaeriene. Va trebui, deci, să rezolvăm şi această problemă".

Una din cele mai mari realizări pe linia modernizării rămâne, însă, **Simulatorul de ţinte aeriene MTS-II**, produs de firma americană AAI Corporation. Acesta se află, momentan, în faza finală de instalare, însă va asigura, în cel mai scurt timp, condiţii deosebite de antrenament pentru luptătorii antiaerieni, având posibilitatea de a genera, pe lângă semnalele în infraroşu ale ţintelor aeriene simulate, fondul sonor şi efectele vizuale specifice câmpului de luptă, precum şi o gamă foarte largă de scenarii de luptă. Deocamdată, simulatorul este compatibil cu sistemele de rachete antiaeriene CA-94 şi CA-95, însă compatibilitatea acestuia se poate extinde pentru alte sisteme de rachete, precum şi pentru tunuri şi mitraliere antiaeriene.

"Pentru că întregul exerciţiu este gestionat pe calculator – ne spune **maiorul Dan Costache** –, trăgătorul este obligat să respecte întocmai regulile de tragere. Dacă mai luăm în considerare şi faptul că simulatorul are posibilitatea de a <<genera>> ţinte deosebit de manevriere, putem spune că tragerile executate pe simulator sunt mai dificile decât cele reale".

Evaluarea tragerilor antiaeriene cu rachete sol-aer cu bătaie scurtă şi apropiată se realizează cu sistemul digital de măsurare a traiectoriilor EOTS (Electro-Optical Traking System), produs de firma elveţiană Oerlikon Contraves AG. Acest sistem, deosebit de performant, este folosit şi pentru evaluarea tragerilor cu artileria şi mitralierele antiaeriene.

"Complexul de apreciere a tragerilor realizează o evaluare riguroasă, neputând fi vorba, ca în cazul oamenilor, de subiectivitate. Acesta este marele avantaj al sistemului: soft-ul său nu cunoaşte noţiunea de <<coleg de promoţie>>... Ei bine, chiar şi în aceste condiţii, există subunităţi care reuşesc să obţină nota 10!" – ne mărturiseşte **căpitanul inginer Bogdan Oros.**



Sistemul digital de măsurare a traiectoriei şi de evaluare a tragerilor cu rachete

Cu oameni, printre oameni

Aşadar, asigurarea cu tehnică specifică tragerilor antiaeriene este unul din punctele forte ale poligonului Capu Midia. De mult nu mai este, însă, un secret faptul că adevărata valoare a tehnicii este dată de oamenii care o exploatează şi o mânuiesc.

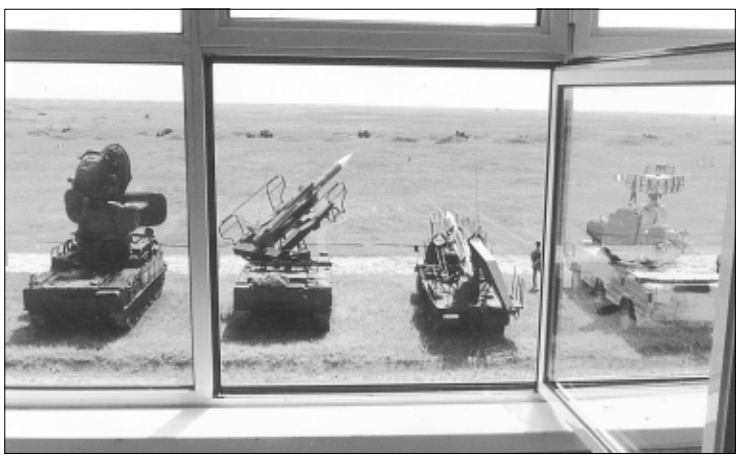
Principalele activităţi desfăşurate de personalul poligonului vizează atât conducerea, supravegherea şi evaluarea tragerilor antiaeriene, cât şi siguranţa sectorului de tragere. "Aceste activităţi sunt asigurate de cadre cu o îndelungată experienţă în domeniu – ne spune comandantul poligonului. Subordonaţii mei sunt oameni deosebiţi. Ar fi în stare, chiar, să aducă de acasă cele necesare pentru ca lucrurile să meargă bine".

Printre aceşti "oameni deosebiţi" se numără: **locotenent-colonelul Constantin Nicolau, maiorii Victor Belu, Adrian Voiculeţ, Viorel Biban** şi **Dan Costache, căpitanul ing. Bogdan Oros, locotenentul Cristian Siriteanu, maiştrii militari Gabriel Irofte** şi **Ion Bobeş, plutonierul-adjutant Valerian Nicoară** şi mulţi alţii. De altfel, numărul mare, complexitatea exerciţiilor şi ritmul deosebit de alert cu care acestea se desfăşoară necesită oameni sufletişti, care să fie, în acelaşi timp, buni profesionişti.

Marele "of" al comandantului rămâne, însă, cel generat de numerosele plângeri ale participanţilor la trageri legate de condiţiile de trai pe care aceştia le găsesc în poligon. Cele mai vechi construcţii de aici datează din 1956. Majoritatea acestora nu mai sunt, astăzi, funcţionale şi ar trebui demolate, deoarece afectează imaginea de ansamblu a cazarmei. De asemenea, există o serie de elemente de infrastructură – sistemele de canalizare, alimentare cu apă, încălzire şi alimentare cu energie electrică – la care nu s-au executat niciodată lucrări de reparaţie capitală, până în prezent fiind înlocuite, în limita fondurilor alocate, numai anumite porţiuni considerate a fi prioritare. Pe de o parte, aceste condiţii mai aspre de viaţă au fost apreciate de reprezentanţii unor delegaţii străine ca fiind un avantaj, deoarece o tabără de instrucţie trebuie să creeze condiţii asemănătoare celor oferite de câmpul de luptă. Pe de altă parte, însă, în poligon ar trebui să existe o zonă administrativă capabilă să ofere delagaţiilor străine o alternativă la condiţiile de cazare puse la dispoziţie, contra cost, de hotelurile staţiunii Mamaia. Evident, acest demers ar necesita o investiţie iniţială substanţială, justificată însă de eficienţa sa economică, poligonul aducând bani la bugetul armatei prin aceste facilităţi oferite partenerilor străini.

Pentru majoritatea oamenilor, litoralul Mării Negre reprezintă cel mai plăcut mod de petrecere a concediului sau a vacanţei de vară. Există însă o mică porţiune a litoralului românesc populată de alt fel de oameni. Oameni pentru care marea înseamnă arşiţă, eforturi, sudoare, emoţii şi satisfacţii. Ei sunt artileriştii şi rachetiştii antiaerieni. Pentru ei, fie că sunt români, fie că sunt străini, tragerile în poligonul Capu Midia reprezintă o încercare: încercarea de a dovedi lumii şi lor înşişi că sunt profesionişti desăvârşiţi, că sunt mereu gata de a-şi îndeplini misiunea în orice condiţii, că sunt cei mai buni.

Pagină realizată de
locotenent CIPRIAN PĂTRAŞCU



Expoziţie statică cu tehnică antiaeriană din dotarea Armatei

Radiolocaţia din "inima" Olteniei

În "inima" Olteniei, veghind permanent spaţiul aerian prin "ochii magici" ai undelor electromagnetice, se află dispusă o unitate de radiolocaţie.

COMANDĂ COMPETENTĂ

Locotenent-colonelul Valentin Bănică – comandantul unităţii

Locotenent-colonelul Valentin Bănică, comandantul unităţii, deşi îndeplineşte această funcţie de numai un an de zile, are o experienţă profesională considerabilă, acumulată o dată cu parcurgerea tuturor treptelor ierarhiei militare specifice armei radiolocaţie. Un lucru mai rar întâlnit, locotenent-colonelul Valentin Bănică şi-a desfăşurat activitatea numai în cadrul acestei unităţi, însumând două decenii în care s-a identificat cu activităţile specifice unui radiolocatorist. Firesc, după atâta timp, cunoaşte foarte bine oamenii, cu toate aptitudinile, împlinirile şi problemele lor, cum la fel de bine cunoaşte fiecare sector, fiecare părticică a cazărmii. Şi-a făcut un crez din a menţine unitatea colectivului, lucrul pe care îl consideră "esenţial în bunul mers al activităţilor dintr-o unitate de radiolocaţie. Acţionând ca o echipă, am reuşit să menţinem o rată de funcţionare a sistemelor radar de 100 la sută! Şi acest lucru a fost şi este posibil cu toate că ne confruntăm cu probleme de ordin financiar şi logistic, iar schimbul de generaţii s-a efectuat, din punctul meu de vedere, mult prea repede. Pentru aceste probleme, compensarea s-a făcut printr-o organizare judicioasă".

Misiunile unităţii sunt executate prin serviciul de luptă – Poliţia Aeriană, în care este implicat aproximativ 90 la sută din personal. "Deşi media de vârstă în această unitate este de doar 32 de ani şi, ştim cu toţii, experienţa se capătă prin muncă şi după un număr apreciabil de ani – afir
Valenti
măsuri
să-şi cu
perfecţi
condiţii
întotde
iar mi
conflic
reprez
trecut-
**Ma
locţiit
atribu
serviciu
pază şi
proble

DE LA RADARELE ANALOGICEÉ

Maiorul George Barbălată, comandantul companiei radiolocaţie, este un specialist, în cel mai larg şi generos sens al cuvântului, în

Radarul digital FPS-117 – reprezentantul radiolocaţiei moderne

exploatarea radarelor analogice. Deşi viitorul este al radarelor digitale, nu mai puţin importantă este şi va fi contribuţia radarelor analogice la supravegherea spaţiului aerian. "Menţinerea acestora în capacitate – afirmă maiorul George Barbălată – este îngreunată de faptul, obiectiv, că, exceptând radarul P-37, radarele din înzestrare au norma de ore de funcţionare expirată. Avem un radio-altimetru construit în 1964, care are 70.000 de ore de funcţionare şi... încă funcţionează. Exemplul nu este singular. Meritul menţinerii în capacitate a acestor aparate aparţine cadrelor militare care le-au exploatat de-a lungul timpului şi, foarte important, înainte de ieşirea la pensie, au transmis cunoştinţele acumulate tinerei generaţii. Maiştrii militari din această unitate au fost şi sunt adevăraţii noştri... maeştri!"

Maistrul militar Florin Delcea, operator radar P-37, este decanul de vârstă al "maeştrilor". E om bun la toate! În primul rând este electronist, dar, la nevoie, este şi sudor, şi strungar, şi frezor. Dacă mâinile lui de "aur" nu pot repara ceva, atunci este greu de crezut că acel lucru mai poate fi reparat. În aceste condiţii, pe umerii săi "apasă" o sarcină deloc uşoară: transmiterea experienţei acumulate noii generaţii care exploatează, în prezent, radarele. Uneori mai este ajutat, la partea practică, şi de foşti colegi, acum pensionari. Cum? Atunci când apare un defect complex la un radar, foştii... maeştri nu întârzie să-şi ofere sprijinul, legaţi fiind, încă, de locurile şi "fiarele" pe care le-au exploatat atâţia ani.

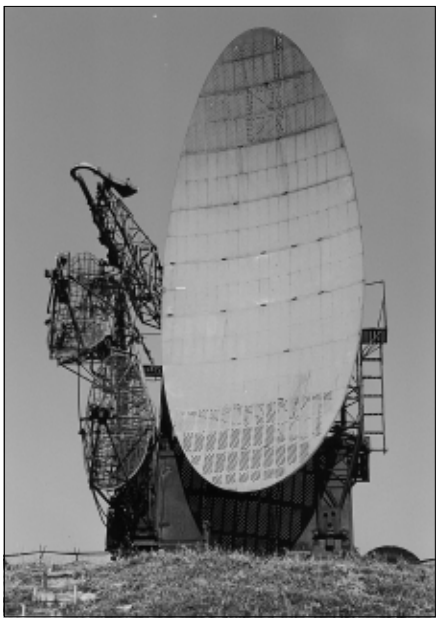
Plutonierul Laurenţiu Enache este mezinul de vârstă al unităţii. Dornic de a-şi îmbogăţi cât mai mult orizontul cunoaşterii, el este şi student în anul III al Institutului de Studii Economice, din Craiova.

În urma reorganizării, o mare parte din personalul de exploatare a radarelor a fost încadrat cu subofiţeri. "Acest lucru ne-a creat o serie de probleme – afirmă comandantul companiei radiolocaţie –, întrucât subofiţerii, prin programa de pregătire, nu au beneficiat de aceeaşi pregătire ca a maiştrilor militari, în domeniul radarelor. Am rezolvat, în parte, această problemă prin trimiterea lor la cursuri specifice. Schimbul de experienţă cu maiştrii militari a reprezentat, de asemenea, un factor important în evitarea creării unui <<gol>> în exploatarea calificată a radarelor. Sunt convins că problema va fi definitiv rezolvată în momentul în care pregătirea subofiţerilor pe linia exploatării radarelor va fi mult mai detaliată!"

É LA RADARELE DIGITALE

Despre **căpitanul ing. Constantin Jianu, şeful sistemului tridimensional FPS-117**, am mai scris în paginile publicaţiei noastre. Este tehnician nivelul 1 şi 2, după absolvirea unui curs specializat la Baza Aeriană Keesler, din Statele Unite ale Americii. Şi-a câştigat foarte repede respectul colegilor americani, fapt relatat şi de publicaţia "KEESLER NEWS", care scria: "Rareori se întâmplă ca un student să parcurgă cele 17 <<blocuri>> de pregătire din cadrul unui curs de electronică şi la testare să nu greşească răspunsul la nici o întrebare. Nimic nu este mai uimitor pentru un student străin care trebuie să treacă şi barierele limbii". Iar locotenent-colonelul Terry Campbell, comandantul cursului, afirma: "Este primul punctaj perfect în cei şase ani de când s-a înfiinţat acest curs".

Extrem de modest, căpitanul inginer Constantin Jianu trece fugitiv peste aceste amănunte, considerându-le de domeniul istoriei, şi abordează problemele prezentului. "Categoric, întrebuinţarea şi exploatarea unui radar digital de tipul FPS-117 reprezintă un salt calitativ în acest domeniu. În mod firesc, principiile radiolocaţiei rămân aceleaşi şi în cadrul unui radar digital, dar exploatarea este mult mai facilă, datorită testelor software. Radarul FPS-117 din această unitate a funcţionat, până în prezent, aproximativ 30.000 de ore, având o rată a disponibilităţii de 97 la sută. Cadrele militare care exploatează această aparatură modernă au urmat cursuri de pregătire, de perfecţionare. Cunoaşterea lucrului cu calculatorul şi a limbii engleze a reprezentat un element determinant pentru acumularea cât mai rapidă a cunoştinţelor necesare. Revenind la viaţa de zi cu zi, vreau să spun că avem şi unele probleme. În marea lor majoritate, acestea sunt de ordin logistic. Pentru un radar de 20 milioane de dolari ar trebui asigurate materiale de întreţinere în mod corespunzător!"



Radarul PRV-17, deşi analogic, îşi dovedeşte din plin utilitatea în cercetarea spaţiului aerian

La scurt timp, am făcut cunoştinţă şi cu personalul din tura de serviciu pe radarul FPS-117: **căpitanul Gheorghe Stoica, maiorul Viorel Robescu şi maistrul militar Marin Oprea.**

Căpitanul Gheorghe Stoica, trece în revistă câteva din posibilităţile şi modurile de întrebuinţare ale radarului FPS-117. Avem ocazia să ne convingem, astfel, că posibilităţile tehnologiei de vârf depăşesc "imaginabilul" nostru.

Maistrul militar Marin Oprea transmite situaţia aeriană. Deşi am fi tentaţi să-i adresăm câteva întrebări, sesizăm că nu este câtuşi de puţin momentul să-l deranjăm.

Profităm de ocazie şi facem un tur al clădirii în care este dispus radarul FPS-117. De la camera de gardă la camera de odihnă, totul este amenajat conform unui standard la care radiolocatoriştii de pe radarele analogice doar au... visat!

Calculatoarele sunt indispensabile unui radar digital

Ceea ce a fost odată vis pentru radiolocatoriştii devine, iată, realitate şi normalitate. Ce reprezintă acest lucru în contextul actual? "Momentele pe care le trăim la acest început de secol şi mileniu – afirmă locotenent-colonelul Valentin Bănică – sunt pline de emoţii, datorate, pe de o parte, nevoii de a privi în urmă, spre ceea ce a fost, cu oarecare melancolie, dar fără să fim pătimaşi, iar pe de altă parte, de a privi înainte, spre ceea ce va fi, spre rosturi şi aspiraţii noi, cu speranţă, cu încredere".

Da, de Ziua Forţelor Aeriene ale României, de Ziua lor, de Ziua noastră, radiolocatoriştii sunt optimişti, sunt încrezători în viitor. Şi e foarte bine aşa!

Căpitan ***CRISTIAN PREDA***

Aripă lângă aripă sau vecinătatea oamenilor buni

Zborul, această rupere lentă de o stare veche de mii de ani și învățată de omenire în mai puțin de un secol, pare a nu fi o profesie. Nu este o meserie în accepția generală a cuvântului. Nu are nimic din toate meseriile pământului. Pentru că este cerească.

Zborul începe din pasiune adâncă și totuși înaltă, tangentează profesia, iar când moare pasiunea, dispărută-i și profesia. Pentru că nu poți zbura așa cum te duci la fabrică sau cum faci drumuri, ori așa cum speli legume sau freci pantofi. Zbori atât timp cât zborul îți este pasiune, câtă vreme zborul – dincolo de poezie, dorință ori nebunie – se așază între simțurile tale ca o condiție de existență. Ca un mod de viață. Când nu mai poate fi așa, când trupul uman slăbește, când **condițiile reale** te îndepărtează de această stare, nu mai zbori. Te lași. Devii pământean în bunul obicei al tuturor mergătorilor bipezi. Îți strângi aripile lângă trup (dacă acestea nu-ți sunt tăiate de către alții...), realizezi că ți-a crescut excesiv prudența, ori mintea îți este atinsă de rutină și plecі. Pentru că prudența este vecină cu teama. În truda ridicatului avioanelor în aer, rutina omoară. Iar toate acestea țin de o măsură. Măsura care există în toate câte sunt. Și toate, tot de la zbor le știi. Le înveți tăcut și tainic. Singur. Și pentru că le știi și le simți, te duci să faci altceva... să ari pământul aterizărilor, să tânjești după cerul păsărilor, să-ți urce țărâna până la gleznă și să afli unde zac rădăcinile de zbor...

MiG-21 este avionul care mi-a străjuit existența ultimilor douăzeci și mai bine de ani. Câmpul de zbor de la Borcea este ogorul ce mi-a fost hărăzit prin moșteniri neconvenționale, în buna rânduială a celor ce au văzut lumina zilei la Flămânzi pentru a deprinde mersul prin lume sub zodia zborului și ursita a patru însemne etice iscate din veșnicia unui sat: binele, frumosul, adevărul și truda onestă. Aici am găsit liniștea. Aici am descoperit și redescoperit, în mine și în oamenii aerodromului, obișnuințe învățate și reflexe deprinse, atmosferă de zbor și stare de veghe, comportamente umane simple dar statornice, care, într-un loc ca acesta, capătă valoare de unicat și sunt resimțite ca atare.

...Am îmbrăcat hamul parașutei din prima cabină a dublei 9536. Sub chingile cabinei a doua, căpitan-comandorul Emil Dulman...

Calm, tăcut, aparent indiferent dar atent, înțelegător, dar nu rece.

Rulez către intrarea la pistă. Nimic nu pare schimbat. Cu dunga albă sub roata de bot, cu ochii la panta de decolare, cu gândul cald la această urcare în cerul păsărilor, raportez și aliniez avionul pentru decolare...

Descopăr ușor manevre adormite în simțuri înmuiate de un pătrar de vreme, adun sub cupola curbată tot dorul de zbor pe care l-am purtat prin săli de curs, amfiteatre și alte preocupări cazone din savantul "management al apărării", vântur zgura de pe ele și mă redescopăr aproape de singurul lucru pe care cred că-l fac cel mai bine și pe care l-am învățat cu credință. Totul pare ca în zborul anterior și, deopotrivă, este altul. Raportez decolarea...

Cuplez forțajul, eliberez frâna, trag manșa spre mine atât cât trebuie și urmăresc creșterea vitezei. Palpită bordul. La 330 kilometri pe oră, avionul lasă în urmă pista și prinde sub planuri drumul cerului. Urcare vertiginoasă pe verticală, domoală aplecare pe planul drept, viteza spre 400 de kilometri pe oră și lent, foarte lent, înclinarea și suprasarcina cresc, forțajul rămâne cuplat, viteza bate spre 500 de kilometri pe oră, strânge suprasarcina, iar avionul închide în două viraje complete lungimea pistei...

Nu vorbește nimeni în avion. Îmi aud respirația și sunt sigur că și el mi-o aude. Comunicare adâncă și tăcută, minte lângă minte și muncă de piloți de vânătoare...

Nu cunosc alt domeniu în care să-ți asumi răspunderea, pentru orice lucru făcut, într-un fel mai categoric ca în aviație. În preajma zborului pentru tot ce faci legat de avion, de la siguranțarea unui șurub până la pilotarea lui în cel mai tumultuos atac aerian, **semnezi.** Și, deci, răspunzi. Iar atunci când nu se poate altfel – când nu te mai întorci – **răspunzi cu viața.** Însă răspunderea ține și de rânduiala ta de om. Trebuie **să afli,** dar mai ales **să nu uiți,** cât îți sunt puterile. Unde trebuie să te oprești. În aviație nu se poartă inconștiența. Ea omoară. Hazardul distruge. Iar lipsa, ori imposibilitatea pregătirii te alungă departe de zbor. Pentru toate acestea răspunzi tu, pilotul. Pentru că ceilalți, care nu și-au văzut niciodată umbra pe pământ având sub picioare cerul, nu știu și, deci, nu pot înțelege.

...Cu nici 500 de kilometri pe oră, cu jetul gazelor incandescente în coadă, cu ochiii în HUD-ul pe care valorile și reperele aleargă turbate, ne înfigem în cerul de deasupra, pe panta unei șandele de 70 de grade în care avionul planează ca și cum ar aluneca, comenzile se măresc și devin moi, 300 de kilometri pe oră, răsucire lenșă, mai punem 200 de metri la cei 1.400 avuți, și răsturnăm. Rămâne forțajul cuplat, crește viteza cu ritmul lent scoaterii de sub verticală, minimă ajustare a direcției și pantei, măturăm verticala la 200 de metri și cu doar 520 de kilometri pe oră, iar verticala... Din nou, aceiași parametri, răsturnarea...

Oricât de epigonică ar fi părerea autorului, trebuie **să fii orb** și deci să nu vezi, **rău intenționat** și să nu-ți pese, **slab înzestrat** și să nu poți realiza că astăzi, mai mult ca oricând, în una dintre cele mai vechi aviații ale Europei – Aviația României – condiția pilotului, a oricărui OM ce slujește acest vechi ideal devenit prin împăcare cu sine profesie, a ajuns la marginea unei condiții precare a existenței în care pasiunea a murit ori zace pe margine de suflet, împușcată în aripă. Perspectivele nu dau certitudini, iar orice pilot, fără semnul clar al unei certitudini, nu poate zbura. Nu va zbura doar ca să se mintă. Zborul nu-i târâiș de râmă ori de șarpe. Zborul nu mai este astăzi (zborul nu mai poate fi!) un salt în necunoscut. Acceptând asta înseamnă că îți ia tine. Te respecți ca om și respecți zborul: cerească profesie!

...Evoluția continuă. Răsturnare, luping, immelman.

Survolăm pista în două viraje dintr-o bucată – simulare dulceagă de aterizare ratată – și doar după 12 minute, așteptate ca pe o comoară și trecute ca un fulger, punem roțile pe betonul câmpiei de la malul Dunării.

Coborâm la nord, eu în urma lui, semnez în carnetul avionului din mâna tehnicianului și mergem la microbuz.

– Cum ți se pare, Foozie?

– Este altceva...

Nu comentează nici el, nu spun nimic nici eu, îmi dezlipesc combinezonul de zbor ud leoarcă de pe pielea înroșită pe unde hamul parașutei a strâns și mergem la sud...

Un zbor. Un avion. Oameni...

Frântură de viață sub geană de aripă lângă miezul profesiei în care mereu am considerat că am fost un norocos: pentru că trăiesc între oameni buni. De-o măsură cu toți ceilalți care mi-au călăuzit drumul în această cerească profesie.

Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI

O IMAGINE PENTRU ISTORIE

Fotografia alăturată îl înfățișează pe **căpitanul Nicolae Lazăr** urcând în carlinga unui avion de vânătoare IAK-23. Ea a fost făcută de subsemnatul, pe 4 septembrie 1954, la întâiul mare miting aerian de după război, prilejuit de sărbătorirea mai cu fast a Zilei Armatei României. De ce pe 4 septembrie, nu știu precis, dar se vorbea, atunci, că el ar avea loc pentru a-i bucura, și în acest fel, pe sovietici (în vederea aniversării "marelui Octombrie") pentru faptul că ne umpluseră țara cu multe și felurite avioane militare și civile.

Avionul IAK-23 din fotografie – zburat de Lazăr încă din 1951, la Ianca, iar de atunci, în continuare, la Timișoara, Caransebeș și Bacău, unde se dislocaseră unitățile – fusese adus de la Giarmata (cu echipajul tehnic și cu agregatele strict necesare cu tot) la Otopeni, pentru o săpămână de antrenament, după care, pe 3 septembrie, la Băneasa. Ca să-i fie văzută și decolarea. Aterizarea a fost cam riscantă, deoarece pista era destul de scurtă, iar un IAK-23 nu mai apăruse aici din august 1951, când sublocotenentul Ștefan Stepanov, cu motorul oprit, după survolarea tribunei oficiale de către regimentele reactive, a prins, totuși, Băneasa și s-a salvat aterizând cu bine, dar ieșind puțin din pistă. Lazăr avea însă mână de maestru, avea antrenament, nu glumă, și, nu întâmplător, era primul și singurul pilot român autorizat oficial să execute înaltă acrobație pe avionul de luptă IAK-23, avion care – ne confirmă și azi – "mi s-a potrivit ca o mănușă și l-am iubit ca pe un frate".

În tribuna destul de măricică, ridicată în fața bretelei de rulaj dintre hangare și pistă – înalte oficialități de partid și de stat, membri ai corpului diplomatic, alți invitați de marcă. În sectorul rezervat aviatorilor, generalul Mihail Burcă, comandantul aviației militare, generalul Constantin Șandru, viitorul comandant al aviației, colonelul Vasile Cozma, fostul comandant al diviziei reactive de la Ianca, cel care o tot întreba pe doamna Norica Lazăr, soția pilotului, aflată între el și mine: "Nu ți-e frică, Norica, nu?". Mai erau lângă noi căpitanii Victor Cocea, Gheorghe Moraru, Constantin Iordache și Petre Titus, "boboci" și ei ca și mine, în anul I de Academie Militară. (Din fericire – și azi – toți încă în viață).

Au zburat planoare și avioane clasice de diferite tipuri. A zburat și o formație de MiG-15. Dar punctul de "vârf", cum se spune, l-au constituit arabescurile acrobatice ale lui Lazăr. Cei mai mulți vedeau pentru întâia oară acrobația făcută cu viteze de 400–1000 km/h. Vedeau evoluții pe spate și ranversări la 20 de metri, în loc de 200! Când vocea de bas a conducătorului zborului, aflat cu stația pe o măsuță, în partea opusă tribunei, rostea: "Foarte frumos luping-ul!...; Excelente tonourile!...", se porneau ropote de aplauze. Deși pilotul, actorul principal, nu auzea nimic.

La terminarea exercițiului, când pilotul trece fulger prin stânga noastră, urcă-n tonouri și virează stânga spre Otopeni pentru aterizare, maiorul Dragoș Stinghe, conducătorul zborului, rostește cu vocea-i puternică, inconfundabilă: "Stimați spectatori! De la tribuna oficială mi s-a transmis următorul ordin, pe care vi-l transmit textual: <<Pentru evoluțiile de înaltă clasă executate, în premieră, în fața dumneavoastră, cu avionul de luptă reactiv IAK-23, căpitanul Lazăr Nicolae este înălțat la gradul de maior!>>"

Așadar, pilotul militar Nicolae Lazăr a decolat căpitan și a aterizat maior! A meritat din plin!

Comandor aviație (r) ION CLENCIU autorul fotografiei și martor ocular

MAI APROAPE DE CER

(Fragmente din cartea “La cinci minute după Cosmos”, semnată de DUMITRU PRUNARIU și ALEXANDRU STARK)

La 14 mai 1981, ora 20 16' 38'' ora Bucureștiului, nava sovietică Soiuz 40, cu un echipaj româno-sovietic, și-a luat startul de pe cosmodromul Baikonur, înscriindu-se pe o orbită cosmică circumterestră. Epopeea spațială care s-a desfășurat în continuare la bordul complexului orbital Saliut 6 – Soiuz T4 – Soiuz 40 avea să marcheze un eveniment unic în istoria aripilor românești – zborul cu succes în spațiul cosmic al primului cosmonaut român – locotenent-major inginer de aviație DUMITRU PRUNARIU.

Astăzi, cosmonautul are gradul de general de flotilă aeriană, este directorul Agenției Spațiale Române și membru în Comitetul Executiv al Asociației Exploratorilor Spațiului Cosmic. A rămas, nu doar cu sufletul, în sistemul care l-a propulsat în Cosmos – Aviația – și ne face o deosebită plăcere ca, acum, când sărbătorim Ziua Forțelor Aeriene ale României, să ne aducem aminte de fantastica aventură spațială a lui Dorin al nostru.

Așadar, să deschidem cartea „La cinci minute după Cosmos” și să retrăim câteva din întâmplările de acum 21 de ani.

... Așadar, ZBU-RĂM!...

Acesta este deci zborul pe care mi l-am închipuit în fel și chip...

Zburăm!... Spre Cosmos!... Nici nu-mi dau încă bine seama ce simt, e mult de lucru și nu avem timp pentru astfel de analize. Giroscoapele rachetei purtătoare pornesc pentru programul automat de rotire în jurul axei de tangaj pentru înscrierea pe orbită.

Comunicăm la sol presiunea în interiorul modulului de comandă și presiunea în baloanele cu amestec de azot-oxigen care vor trebui să alimenteze scafandrii în caz de dezermetizare a navei.

Suprasarcinile încep să crească... Apăsarea nu e prea plăcută... Mi-aduc aminte de centrifugă... Nici acolo nu era viața prea dulce... Dar acolo era antrenament!

Sunt atâtea operații de urmărit, secundele au un calcul atât de neiertător, încât nici nu-mi dau seama că – de fapt – tot ceea ce se petrece este o situație în... premieră. Așadar, tot ceea ce era pus la timpul viitor, în anii de învățătură, devenea prezent.

Nava începe să vibreze tot mai puternic. Din cauza consumului de combustibil, centrul de greutate se modifică, stabilitatea dinamică scade... Giroscoapele dau tot mai des semnale motoarelor de stabilizare pe traiectorie.

Aceleareția ajunge la aproape 40m/s^2...

E greu de respirat și se respiră numai abdominal... Suprasarcinile sunt mari și devin tot mai dureroase pentru cutia toracică.

Dintr-o dată se aude o bubuitură, suprasarcinile încetează brusc și am impresia că ne prăbușim. Vocea calmă, dar încordată a operatorului radio ne confirmă desprinderea normală a primei trepte și intrarea în regim a motoarelor treptei a doua a rachetei purtătoare.

Suprasarcinile apar din nou. La început neglijabile, apoi tot mai mari... Și mai mari!... Din nou nu putem respira decât abdominal. Vibrațiile reapar și ele. Se amplifică pe măsura trecerii secundelor.

La un moment dat, din exterior, paralel cu noi, se aude un pocnet, însoțit de mici flăcări roșietice, care dispar brusc. Peste câteva secunde ni se confirmă de la sol largarea carenajului de protecție. Înseamnă că am ieșit din atmosfera terestră și ne aflăm deja la mai mult de 100 kilometri altitudine. În hubloul din dreapta mea nu văd nimic! Zburăm încă în noapte.

Cele cinci lămpi ne ilumineză în continuare puternic. Imaginea din modul continuă să fie transmisă la sol. Luminile se vor stinge numai în momentul în care ne vom deplasa pe orbită...

Suprasarcinile și vibrațiile ne deformează vocea. O nouă dispariție bruscă a lor ne creează senzația aprigă de prăbușire.

Ni se confirmă desprinderea treptei a doua și intrarea în regim a motoarelor treptei a treia, care funcționează mai liniștit decât primele. Suprasarcinile însă par mari și cresc continuu.

Secunda 526...

Este îndeplinită comanda de oprire a motoarelor treptei a treia. *Am atins prima viteză cosmică.* Peste patru secunde va trebui să ne desprindem de ultima treaptă a rachetei purtătoare, pe care un inversor cu reacție o va îndrepta din nou spre atmosferă.

Țin mâna dreaptă pe butoanele de comandă manuală a desprinderii, pentru a dubla la nevoie comanda automată. Numărăm secundele... 1... 2... Respirația mi se accelerează puțin... 3... 4!...

Deodată, în spatele nostru, se aude o pocnitură însoțită de un șoc nu prea puternic. În interior se face aproape întuneric, mai rămâne aprinsă doar o lampă de serviciu. Ceasul de bord și “Globusul”, aparatul de navigație cosmică, încep să ticăie. În rest, liniște absolută!... *E liniștea cosmică!* Documentația de bord, guma și creioanele încep să plutească, și am senzația că încet, încet, sunt întors cu capul în jos.

Imponderabilitatea!... Ne aflăm în imponderabilitate!

Răsuflăm amândoi ușurați. Suntem undeva, deasupra Oceanului Pacific, și zburăm în jurul Pământului cu o viteză de 28.000 km/oră.

Conectez imediat comenzile necesare pentru a verifica toți parametrii navei cosmice controlabili la bord. Concomitent, verificăm, tot după indicațiile aparatelor de bord, etanșeitatea fiecărui modul al navei noastre. Operația va dura 30 de minute.

Totul pare să fie în regulă.

În hublou observ câteva pete alburii. Sunt norii de deasupra planetei noastre. Pământul se află aproape spre – să-i zicem – “susul” navei, disting clar curbura orizontului, iar deasupra lui, pe un fond perfect negru, stelele... Prin fața ochilor îmi trec câteva scânteieri roșietice și alburii. (Curând acestea vor intra în obișnuit. Sunt provocate de particule cosmice...). Îmi las mâinile moi, dar ele în loc să cadă se ridică un pic și rămân în echilibru.

Trăiesc o clipă de uimire... Nimic nu mai are greutate!... Corpurile își păstrează doar masa. Forța de atracție a Pământului este anulată.

După înscrierea pe orbită, legătura radio este transferată centrului de dirijare. De jos ne răspund voci cunoscute.

Această noapte va fi foarte obositoare. Avem de lucru până la 4 dimineața și, ținând cont de starea de indispoziție creată la începutul adaptării la imponderabilitate, va trebui să fim mult mai concentrați și atenți la tot ceea ce facem. La simulator era una, aici e cu totul altceva! Scurgerea sângelui spre cap, datorată lipsei forței de gravitație, îți creează o stare de ușoară buimăceală și o presiune suplimentară în vasele sanguine ale capului: pulsația lor se simte puternic. Starea aceea, în care ai permanent senzația că ești ținut cu capul în jos, persistă cam o zi și jumătate. Nu pot spune că îți produce o plăcere deosebită. Totodată, senzația de nas înfundat și uneori de urechi înfundate, datorată și ea presiunii suplimentare sanguine, nu va dispărea multe zile.

Pe orbită a început să apară Soarele. Montura exterioară a hubloului din dreapta mea începe să strălucească. În exterior se vede sclipind una din antenele sistemelor de emisie-recepție. (Imediat după desprinderea de ultima treaptă a rachetei purtătoare, sistemele respective, împreună cu antenele de telemetrie și cele ale complicatului sistem de radiolocație folosit pentru descoperirea, apropierea și cuplarea cu stația orbitală, s-a deschis în spațiu ca petalele unei flori.) După câteva minute începe să fie luminată și partea globului pământesc aflată sub noi. La început foarte slab, apoi tot mai puternic și mai strălucitor. Trecem din noapte în zi. În nopate, de fapt în umbra Pământului, la o oarecare înălțime deasupra orizontului, se distinge pe un fond perfect negru doar o ușoară bandă cafenie, parcă fosforescentă; spre partea însorită atmosfera începe să apară ca o coamă albăstruie tot mai luminoasă, ce se transformă, la un moment dat, în mai multe benzi de diferite nuanțe, în funcție de altitudine. Straturile inferioare ale atmosferei sunt de un bleu intens, care capătă, o dată cu creșterea depărtării de Pământ, o tentă mai închisă. Pe la altitudinea de 80–100 de kilometri totul se contopește cu fondul negru al Cosmosului.

Peisajul era fantastic... Atunci am înțeles uimirea tuturor celor care, înaintea mea, văzuseră acea splendoare, inimaginabilă pentru un pământean. Dar, având mult de lucru, suntem pentru un timp obligați să ne întoarcem privirile spre tabloul de bord...

Am egalat presiunea între modulul orbital și cel de comandă, în care ne aflam, și am deschis trapa dintre ele. Ne-am desfăcut centurile de siguranță, cuplele de la aparatajul radio și medical și aproape fără nici un efort ne-am îndreptat plutind spre modulul orbital.

Pluteam... Da, pluteam! În acel moment, imponderabilitatea devenise parte integrantă a vieții mele. Pluteam și parcă nu-mi venea să cred. Spațiul nu era prea mare, mă mai loveam din când în când, dar senzația nu devenea din această cauză mai puțin pregnantă.

În interiorul modulului orbital am reverificat etanșeitatea navei cu ajutorul unui manometru cu vacuum foarte precis și, în sfârșit, am dezbrăcat incomodele costume. Am îmbrăcat un trening de lână albastru, sub care au rămas în continuare traductorii medicali, și am trecut din nou în modulul de comandă. Am început efectuarea unui lung și important test, care viza verificarea tuturor sistemelor de orientare și comandă a navei în regim automat, semiautomat și manual, verificarea giroscoapelor de stabilizare într-un sistem de coordonate inerțial, verificarea programelor de rotire automată a navei în jurul axelor proprii cu ajutorul giroscoapelor. Am executat și verificarea camerelor exterioare de televiziune, a dispozitivelor de control vizual pentru orientarea navei și altele...

“Bună dimineața !”

Mă trezesc cu aceste cuvinte pe buze... Le rostisem automat... În sacul de dormit mă prinde râsul... Cui le-am spus? Leonid nu m-a auzit, mai dormea încă...

Ei, și ce dacă am spus “bună dimineața”? La urma urmei: “Bună dimnineața, dragi oameni!”

Mă uit la ceas: ora 11... dormisem bușteau. Când încep însă să mă mișc, simt că mă cam deranjează mușchii gâtului. În timpul somnului, nesprijinindu-mă pe nimic, capul s-a tot ridicat probabil de pe perinița sacului de dormit, cum văd că se întâmplă și la Popov. (Îmi dau seama acum de ce s-au scris atâtea studii despre orele de somn din Cosmos)

Desfac fermoarul și ies din... pat! Am ușoare dureri în spate, în special în zona lombară, și simt nevoia permanentă de a mișca spatele, gâtul. Acestea toate erau efecte ale imponderabilității.

Cu un gest reflex privesc pe... geam. Nu văd altceva jos decât norii care îmbrăcau complet suprafața Pământului. Mi-e necaz!... Din cauza lor aproape că nu pot deosebi dacă suntem deasupra oceanului sau deasupra vreunui continent! Straniu sentiment!...

Mă uit în oglindă: fața mi-e rotunjită mai mult decât de obicei, tenul devenise gras, ochii îmi erau puțin umflați, iar în păr mi se adunaseră câteva scame și fire de praf, care după lansare ies din te miri ce ungher și tot plutesc în atmosfera navei. M-am îndreptat cu capul în jos (încă nu-mi dispăruse complet noțiunea de “sus” și “jos” datorită legăturii pe care o făceam permanent cu simulatorul), prin trapa despărțitoare, în modulul de comandă. Am cuplat aparatura de control a parametrilor navei și i-am înscris în formular. Totul era normal. Apoi am vrut să iau legătura radio cu cei de la sol, ca să mai aflu noutăți. Întâmplător, ne aflam deasupra unei zone de legătură radio. În momentul în care eram gata să cuplez emițătorul, a apărut de sus capul lui Popov... După un “Salut!” vesel mi-a propus să nu-i deranjăm pe cei de la centru la ora aceasta, apelul i-ar putea neliniști; ei cred că noi mai dormim încă. (Mai aveam o legătură radio programată în jurul orei 12).

Peste noapte nu-mi scosesem brâul cu traductorii parametrilor medicali. Din cauza marginilor cauciucate și a pastei speciale prin care se realiza contactul cu corpul, pielea mi s-a iritat, zic eam eu, și mă ustura cam rău. Când mă uit, iritație era un cuvânt blând, locul era o rană vie! Dar cum nu peste mult timp trebuia să începem înregistrarea datelor medicale în vederea transmiterii lor la sol, nu mai avea rost să-i scot! Mai ales că traductorii trebuiau așezați întotdeauna în aceleași locuri...

Redacția ”CER SENIN”
Șoseaua București-Ploiești,
km 10,5, sector 1, București
Telefon/Fax: 01/231. 53. 82
E-m@il: cersenin@roaf.ro
B 222.02; C 1011.00

REDACTOR -ȘEF:
comandor DUMITRU AMARIEI;

SECRETAR GENERAL DE REDACȚIE:
căpitan CRISTIAN PREDA;
REDACTOR DE RUBRICĂ:
locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;
PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;
CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU,
IONEL IONIȚĂ;
FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU;
ADMINISTRATOR:
sergent-major ANGELICA CIOBÎCĂ

TIP~RIT LA C.C.A. INTACT S.A.